Der Begriff „Kostbarkeiten“ im internationalen Eisenbahnfrachtrecht

Inaugural-Dissertation

zur Erlangung der Würde eines Doktors beider Rechte
der hohen juristischen Fakultät der Universität Bern

vorgelegt von

A. Arthur Joseph Gloggner
von Luzern

Bern — Buchdruckerei Dr. Gustav Grunau — 1934

Der Begriff „Kostbarkeiten“ im internationalen Eisenbahnfrachtrecht

Inaugural-Dissertation

zur Erlangung der Würde eines Doktors beider Rechte
der hohen juristischen Fakultät der Universität Bern

vorgelegt von

A. Arthur Joseph Gloggner
von Luzern

Bern — Buchdruckerei Dr. Gustav Grunau — 1934

R. UNIV.
BIBLIOTHEEK
LEIDEN

Inhaltsverzeichnis

§ 1. Einleitung 1

I. TEIL

I. Kapitel. Untersuchung des Begriffes „Kostbarkeiten“:

§ 2. Die historische Entwicklung des Begriffes 7

§ 3. Der Begriff Kostbarkeiten im Schrifttum. Die Verkehrsanschauungen 10

§ 4. Der Begriff in der Rechtsprechung unter Stellungnahme zu den einzelnen, besonders umstrittenen Warengattungen 16

a) Bijouterien 17

b) Seide und Seidenwaren 19

c) Stoffe und Kleidungsstücke 24

d) Leder und Lederwaren 26

e) Felle, Pelze und Pelzwaren 27

f) Spitzen und Stickereien 31

g) Federn und Teppiche; Porzellan 34

h) Tabakwaren 36

i) Oelgemälde 37

k) Chemikalien 38

l) Films 38

§ 5. Einzelfragen 42

a) Kostbarkeiten und Gebrauchs- bezw. Verbrauchsgegenstände . . . 42

b) Die Wechselbeziehungen zwischen Kostbarkeiten und Kunstgegenständen 44

II. TEIL.

II. Kapitel. Die Sonderbehandlung der Kostbarkeiten nach dem I.Ü.E. vom 14. Oktober 1890; ergänzt am 16. Juli 1895 53

§ 6. Die Ausführungsbestimmungen zu Art. 3 I.Ü.E. 57

§ 7. Der Zweck der rechtlichen Sonderbehandlung der Kostbarkeiten . . 63

§ 8. Die Auswirkung der Ausführungsbestimmungen in der Gerichtspraxis 67

a) Die Praxis der deutschen Gerichte 67

b) Die Praxis der französischen Gerichte 74

c) Die Praxis der schweizerischen Gerichte 76

d) Die Praxis der österreichischen Gerichte 79

§ 9. Vergleichung der verschiedenen Auslegungen der Kostbarkeitsbestimmungen des I.Ü.E. 81

III. Kapitel.

§ 10. Das I.Ü.G. vom 23. Oktober 1924 85

§ 11. Ausmerzung der Ausführungsbestimmungen über die Kostbarkeiten . 90

§ 12. Kritische Würdigung der Neuregelung 94

ANHANG

Haftungshöchstbetrag — Bestimmungen im internen Güterverkehr in den wichtigsten Vertragsstaaten des I.Ü.G.

a) Deutschland (neue E.V.O.) 107
b) Oesterreich (neue E.V.O.) 108
c) Ungarn (neues E.B.R.) 108
d) Dänemark 109
e) Schweden (neue E.V.O.) 110
f) Norwegen 110
g) Niederlande 110
h) Schweiz 111
i) Frankreich 111
k) Belgien 112
l) Italien 112
m) Polen (neue E.V.O.) 112

Diese Staaten gehören dem Verein deutscher Eisenbahnverwaltungen nicht an

Literaturangabe.

I. Gesetze und Kommentare.

Anschütz, Kommentar zum deutschen Handelsgesetzbuch, 1906.

Düringer-Hachenburg, Kommentar zum deutschen Handelsgesetzbuch, 2. Aufl., 1913.

Goldmann, Kommentar zum deutschen Handelsgesetzbuch, 13. Aufl., 1906.

Goldschmidt, Handbuch des deutschen Handelsrechts, 3. Aufl., 1896.

v. Hahn, Kommentar zum allg. deutschen Handelsgesetzbuch, 3. Aufl., 1877.

Lehmann-Ring, Kommentar zum deutschen Handelsgesetzbuch, 2. Aufl., 1914.

Makover, Handelsgesetzbuch mit Kommentar, 13. Aufl., 1906.

Ritter, Erläuterungen zum Handelsgesetzbuch, 1909.

Staub, Kommentar zum Handelsgesetzbuch, 10. Aufl., 1920.

Willenbücher, Kommentar zum alten Handelsgesetzbuch, 1891.

Staudinger, Kommentar der Reichsgerichtsräte zum B.G.B., 3. Aufl., 1921.

Blume, Internat. Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr vom 14. Oktober 1890. Bern 1910.

Eger, Internat. Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr vom 14. Oktober 1890. Bern 1903.

Das internat. Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr vom 14. Oktober 1890, in Kraft seit 1. Januar 1893 (amtl. Ausgabe).

Das internat. Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr vom 14. Oktober 1890, in Kraft seit dem 1. Januar 1893, mit der Ergänzungsübereinkunft vom 16. Juli 1895 und dem Zusatzübereinkommen vom 16. Juli 1898; in Kraft seit dem 10. Oktober 1901 (amtl. Ausgabe).

Lœning, Internat. Übereinkommen über den Eisenbahngüterverkehr vom 23. Oktober 1924. Berlin 1927.

Seligsohn, Das internat. Übereinkommen über den Eisenbahngüterverkehr vom 23. Oktober 1924, Berlin-Grunewald 1930.

René Brunet, Paul Durant et Max de Fourcould, Le transport internat. par voies ferrées. Paris 1928.

Internationales Übereinkommen über den Eisenbahngüterverkehr vom 23. Oktober 1924, in Kraft seit dem 1. Oktober 1928 (amtl. Ausgabe).

Internationales Übereinkommen über den Eisenbahn-Personen- und Gepäckverkehr vom 23. Oktober 1924, in Kraft seit 1. Oktober 1928 (amtl. Ausgabe).

Eger, Deutsche Eisenbahnverkehrsordnung, 1910.

Corden, Deutsche Eisenbahnverkehrsordnung, 1909.

Kittel, Deutsche Eisenbahnverkehrsordnung, 1910.

Pietsch-Molsen, Deutsche Eisenbahnverkehrsordnung, 1922.

Blume-Weirauch, Kommentar zur neuen deutschen Eisenbahnverkehrsordnung, 1928.

Richter, Kommentar zur neuen deutschen Eisenbahnverkehrsordnung.

Roeder, Kommentar zur neuen deutschen Eisenbahnverkehrsordnung.

Kittel-Friebe-Hay, Kommentar zur neuen deutschen Eisenbahnverkehrsordnung, 1927.

Gerstner, Das internationale Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr vom 14. Oktober 1890, 1906.

Rosenthal, Das Eisenbahntransportrecht, 1910.

Senckpiehl, Das Eisenbahntransportgeschäft, 1909.

II. Lehrbücher und systematische Darstellungen.

Cosack, Lehrbuch des Handelsrechts, 10. und 11. Aufl., 1923.

Derenburg, Lehrbuch des Handelsrechts, 10. und 11. Aufl., 1923.

Eger, Georg, Das deutsche Frachtrecht, 1888.

Fritsch, im Archiv für Eisenbahnwesen, 1924, S. 594 fg.

Fehr, Hans, Prof., Recht und Wirklichkeit, Bern 1927.

Grimm, Wörterbuch der deutschen Sprache.

Rundnagel, Die Haftung der Eisenbahnen, 1906.

Rundnagel, in Ehrenbergs Handbuch des gesamten Handelsrechts, Bd. V, II. Abt.

Schott, Das Transportgeschäft in Endemanns Handbuch des deutschen Handelsrechts, 1885.

Thœl, Das deutsche Handelsrecht, Bd. 3.

Wehrmann, Das Eisenbahnfrachtgeschäft des deutschen Handelsgesetzbuches, 1861.

III. Sonderabhandlungen und Aufsätze.

Eger, Zur Einführung eines internat. Eisenbahnfrachtrechtes.

Meili, Internationale Eisenbahnverträge.

Drucker, Der Begriff Kostbarkeiten und die Behandlung derselben im Eisenbahnfrachtrecht, 1921.

Katz, Frachtrechtliche Kostbarkeiten, 1923.

Wehrli, Die Haftung des Frachtführers nach dem schweiz. O.R., 1920.

Westphal, Die Haftung des Frachtführers nach dem deutschen Handelsgesetzbuch, 1900.

Senckpiehl, Kostbarkeiten im Frachtrecht, 1921.
Senckpiehl, in Sped.- und Schiff.-Ztg. 1909/209, 1909/612, 1913/163.
Senckpiehl, in Der Verkehr, 1921/22, Nr. 4, S. 71, Nr. 6, S. 102.
Senckpiehl, in Das Recht, 1919, S. 367, 1920, S. 201 und 364.
Darboven, in Hans. Gerichts-Ztg., 1920, S. 241,
Durst, in Leipziger Zeitschrift, 1920, S. 221.
v. d. Leyen, im Archiv für Eisenbahnwesen, 1928, S. 318 fg.
v. d. Leyen, in Juristische Wochenschrift, 1921, S. 314 und 617; 1927, vom 1. Oktober 1927.
v. d. Leyen, in Zeitschrift für Handelsrecht, Bd. 39, S. 1 fg.
v. d. Leyen, in Der Verkehr, 1921/1922, Nr. 39/512, Nr. 44/561, Nr. 45/574.
v. d. Leyen, in Zeitschrift für Versicherungswissenschaft, 1925, Heft III.
Pereles, in Vereinigte Tabakzeitungen, 1922, Nr. 77/78, S. 847.
Pietzker, in Hanseatische Rechtszeitung, 1921, S. 81 und 154.
Sommerfeld, in Egers Eisenbahnrechtliche Entscheide, Bd. 36.
May, in E.E.E., Bd. 29, S. 244, Bd. 30, S. 23.
Heucke, in E.E.E., Bd. 35, S. 3 fg.
Fuchs, in Juristische Wochenschrift, 1921, S. 630.
Fritschi, in Archiv für Eisenbahnwesen, 1924, S. 594 fg.
Straus, Internat. Übereinkommen über den Eisenbahngüterverkehr, vom 23. Oktober 1924. Wien 1929.
Straus, im Allgem. Tarifanzeiger, 1929, Heft 45.
Schmid, im Allgem. Tarifanzeiger, 1929, Heft 30.
Friebe, in Juristische Wochenschrift, vom 22. September 1928.
Lœning, in Juristische Wochenschrift, vom 22. September 1928.
Kohler, Das literarische und artistische Kunstwerk, 1892.
Kohler, Kunstwerksrecht, 1908.
Trahndorff, Ästhetik, 1900.
Deutsche Denkschrift zum I.Ü.G. vom 23. Oktober 1924.
Österreichische Regierungsvorlage zum I.Ü.G. vom 23. Oktober 1924.
Sitzungsprotokoll der Beratungen zum I.Ü.G. vom 23. Oktober 1924.

Zeitschriften.

Allgemeiner Tarif-Anzeiger, 1920, Nr. 19; 1929, Nr. 30 und 45.
Archiv für Eisenbahnwesen, 1924, S. 594; 1928, S. 318.
Bolze, Sammlung von Reichsgerichtsentscheidungen, Bd. 14, S. 236.
Deutsche Konfektionszeitung, 1921.
Deutsche Juristenzeitung, 1920, S. 788 fg.
Egers Eisenbahnrechtliche Entscheidungen, Bd. 22, S. 311 und 361; Bd. 26, S. 171; Bd. 28, S. 96 und 162; Bd. 29, S. 244, 313 und 444; Bd. 30, S. 67 und 23; Bd. 33, S. 63 und 88; Bd. 34, S. 142; Bd. 35, S. 3; Bd. 36, S. 15; Bd. 28, S. 79; Bd. 37, S. 53, 157, 227, 235 und 340; Bd. 38, S. 63, 133, 138, 205, 222, 287 und 296.
Entscheide des schweiz. Bundesgerichts, Bd. 48 II, S. 87 und 127; Bd. 49 II, S. 105 und 280.
Entscheide des deutschen Reichsgerichts, Bd. 7, S. 126; Bd. 8, S. 271; Bd. 13, S. 38; Bd. 75, S. 191; Bd. 94, S. 115 und 119; Bd. 100, S. 110; Bd. 99, S. 250; Bd. 101, S. 84; Bd. 106, S. 372; Bd. 112, S. 89; Bd. 116, S. 115; Bd. 120, S. 315.

Handelsrechtliche Rechtsprechung, Heft 8.

Hannover Tagblatt vom 20. VIII. 1920.

Hanseatische Gerichtszeitung, 1920, S. 11, 73, 177, 241, 517, 270; 1921, S. 61 und 153; 1919, S. 58.

Hanseatische Rechtszeitschrift, 1919, S. 357; 1921, S. 81, 154, 314.

Hessische Rechtsprechung, 1921, S. 83.

Juristische Wochenschrift, 1913, S. 382 und 375; 1920, S. 427; 1919, S. 314, 516, 681; 1921, S. 630, 746, 888 und 1303; 1922, S. 394, 1320 und 1507; 1923, S. 372; 1927, 1. Oktober; 1928, 22. September.

Juristische Monatsschrift für Posen, West- und Ostpreussen, 1920, S. 53.

Kammergerichtsblätter, 1920, S. 53.

Leipziger Zeitschrift, S. 16, 167, 319, 725; 1920, S. 221, 479, 635,

Mitteilungen des deutschen Transportversicherungsverbandes, 1921, S. 155, 165, 200, 241; 1922, S. 30, 91.

Mitteilungen des internationalen Transportversicherungsverbandes, 1921, S. 83, 155; 1922, S. 33, 44.

Oberlandesgerichtliche Rechtsprechung, Bd. 38, S. 313.

Das Recht, 1919, Nr. 367, 485; 1920, Nr. 364, 608, 730, 886, 1613; 1922, Nr. 174, 279, 323; Bd. 25/26, Nr. 647, 648, 651, 1460, 1981, 1982, 1984, 2227, 2232.

Reichsgesetzblatt, 1928 II, S. 401, 485.

Reichsoberhandelsgerichtliche Entscheide, Bd. 11, S. 424.

Schweizerisches Bundesblatt, 1879 II, 390; 1880 II, S. 866; 1881 I, S. 377; 1925 I, S. 505 fg.

Seuffert, Archiv, Bd. 74, S. 325, Bd. 75, S. 33.

Speditions- und Schiffahrtszeitung, 1909, S. 209, 612; 1911, S. 163, 175, 636; 1912, S. 239, 547; 1913, S. 257; 1915, S. 426; 1918, S. 426, 427, 466; 1919, S. 22; 1920, S. 46, 489, 583, 584, 602, 603, 790; 1922, S. 365, 428, 480, 598, 623, 656, 797, 852, 1154; 1923, S. 239, 257, 561, 671.

Der Verkehr, 1921/1922, Nr. 4, S. 71; Nr. 6, S. 112; Nr. 19, S. 294; Nr. 21, S. 212; Nr. 25, S. 361; Nr. 39, S. 512; Nr. 44, S. 561; Nr. 45, S. 574.

Verkehrsrechtliche Rundschau, 1922, S. 176, 203, 215, 370, 385.

Warneyers Entscheidungen, 1920/1922, S. 29, 150.

Die Werkbahn, 1925, Heft 14.

Zeitschrift für ausländisches und internationales Recht (v. Rabel), 1927 u. 1928.

Zeitschrift für Handelsrecht, Bd. 39, S. 1 fg., Bd. 41, S. 548 fg.

Zeitschrift für den internationalen Eisenbahntransport, 1907, Nr. 7, S. 261; Bd. 15, S. 61; Bd. 29, S. 51; Bd. 30, S. 77, 147, 313; Bd. 32, S. 49, 157, 220, 323, 346; Bd. 34, S. 26; Bd. 35, S. 36, 299, 313; Bd. 36, S. 303.

Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, 1925, Heft 3.

Zeitschrift für Versicherungswesen vom 13. IX. 18; 20. I. 21; 18. V. 21; 7. IX. 21; 18. I. 22; 15. II. 22; 29. III. 22; 3. V. 22; 31. V. 22.

Abkürzungen.

R.G. = Deutsches Reichsgericht.

R.G.-Entsch. = Entscheidungen des deutschen Reichsgerichts, amtl. Sammlung.

B.G. = Schweizerisches Bundesgericht.

B.G.-Entsch. = Entscheide des schweiz. Bundesgerichts, amtl. Sammlung.

L.G. = Landesgericht.

O.L.G. = Oberlandesgericht.

I.Ü.E. = Internationales Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr vom 14. Oktober 1890; in Kraft seit 1. Januar 1893.

I.Ü.G. = Internationales Übereinkommen über den Eisenbahngüterverkehr vom 23. Oktober 1924; in Kraft seit 1. Oktober 1928.

E.V.O. = Eisenbahn-Verkehrsordnung.

E.B.R. = Eisenbahn-Betriebsreglement.

Kom. z. H.G.B. = Kommentar zum deutschen Handelsgesetzbuch.

E.E.E. = Eger's Eisenbahnrechtliche Entscheidungen.

Hans. Gerichtsztg. = Hanseatische Gerichtszeitung.

Hans. Rechtsztg. = Hanseatische Rechtszeitschrift.

Jurist. Wochenschr. = Juristische Wochenschrift.

Sped. & Schiff.-Ztg. = Speditions- und Schiffahrtszeitung.

Zeitschr. f. Vers.-Wes. = Zeitschrift für Versicherungswesen.

Zeitschr. f. d. internat. Eisenbahntransport = Zeitschrift für den internationalen Eisenbahntransport.

Aktz. = Aktenzeichen. (Siehe Zusammenstellung der Urteile deutscher Gerichte bei Drucker.)

Protokoll = Sitzungsprotokoll zum internationalen Übereinkommen über den Eisenbahngüterverkehr vom 23. Oktober 1924; in Kraft seit dem 1. Oktober 1928.

I.Ü.P. = Internationales Übereinkommen über den Eisenbahn-Personen- und Gepäckverkehr vom 23. Oktober 1924; in Kraft seit 1. Oktober 1928.

Der Begriff „Kostbarkeiten" im internationalen Eisenbahnfrachtrecht.

§ 1.

Einleitung.

Geraume Zeit vor dem Weltkrieg unterwarfen Handels- und Verkehrsrecht die Kostbarkeiten neben Geld und Wertpapieren, im Gegensatz zu der Fülle sonstiger Handelsgüter, Sonderbestimmungen. Diese beziehen sich vor allem auf die Beförderung von Kostbarkeiten im Frachtverkehr, sowie auf die Haftung des Frachtführers für ihren Verlust und ihre Beschädigung. Jeder Staat löste diese Aufgabe nach seinem Gutfinden; so auch in seinen Eisenbahn-Verkehrsordnungen. Die Folge, bei dem stets anwachsenden internationalen Verkehr, war ein auf die Dauer unhaltbarer Zustand. Besonders hemmend wurde er in der von vier grossen Staaten umschlossenen Schweiz empfunden. Von ihr ging daher auch die Anregung zur Einführung eines Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr für die Staaten des europäischen Kontinents aus. Der fruchtbare und glückliche Gedanke war von Erfolg begleitet. Dem Vorschlag des schweizerischen Bundesrates, in einer internationalen Vereinbarung die Angelegenheit zu regeln, wurde von der Mehrzahl der europäischen Hauptstaaten zugestimmt. Auf Grund der Vorarbeiten, die teils von der Schweiz, teils von Deutschland ausgingen, wurde zu Bern in drei Konferenzen (13. Mai bis 4. Juni 1878; 19. September bis 10. Oktober 1881; 5. bis 17. Juli 1886) das Internationale Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr (I.Ü.E.) von den Delegierten der Vertragsstaaten (Belgien, Deutschland, Frankreich, Italien, Luxemburg, Niederlande, Österreich-Ungarn, Russland, die Schweiz) durchberaten, in der Berner-Konferenz vom 14. Oktober 1890 definitiv angenommen und durch den am 30. September 1892 zu Bern erfolgten Austausch der Ratifikations-Urkunden nach Massgabe des Schlussartikels (Art. 60) mit dem 1. Januar 1893 in Kraft gesetzt.

Nach der Berner-Konferenz vom 17. Juli 1886 waren die Kostbarkeiten vom internationalen Verkehr — abgesehen von der Zulassung durch Sonderabkommen mehrerer Vertragsstaaten — von der Beförderung absolut ausgeschlossen und zwar mit Rücksicht auf das mit ihrer Beförderung für die Haftung der Bahn verbundene Risiko. Erst die Zusatzvereinbarung vom 16. Juli 1895 liess sie entweder nach Massgabe von staatlichen Vereinbarungen oder Tarifbestimmungen, welche von den zuständigen Behörden genehmigt sein mussten, zur Beförderung zu.

In besonderen Ausführungsbestimmungen werden diejenigen Güter genannt, welche, wegen *ihres grossen Wertes,* wegen ihrer besondern Beschaffenheit oder wegen den Gefahren, welche sich für die Ordnung und Sicherheit des Eisenbahnbetriebes bieten, vom internationalen Transporte nach Massgabe dieses Übereinkommens ausgeschlossen oder zu diesem Transporte nur *bedingungsweise* zugelassen sind.

Nach Ziffer 2 des § 1 dieser Ausführungsbestimmungen waren es:

> „Gold- und Silberbarren, Platina, Geld, geldwerte Münzen und Papiere, Dokumente, Edelsteine, echte Perlen, Pretiosen und andere Kostbarkeiten, ferner Kunstgegenstände wie Gemälde, Statuen, Gegenstände aus Erzguss, Antiquitäten."

Durch die Zusatzvereinbarung vom 16. Juli 1895 wurde noch beigefügt:

> „Zu den Kostbarkeiten sind beispielsweise auch besonders wertvolle Spitzen und besonders wertvolle Stickereien zu rechnen."

Das internationale Übereinkommen hat somit keine Legal-Definition gegeben, was man allgemein für verkehrsrechtliche Fälle unter Kostbarkeiten zu verstehen hat. Es hat den Begriff als bekannt vorausgesetzt. Ob dies zum Vorteil oder zum Nachteil der Beteiligten, sollen die folgenden Ausführungen zeigen.

Jedenfalls hat kaum je eine Bestimmung des Eisenbahnfrachtrechts zu gewissen Zeiten mehr Ungewissheit und gerichtliche Auseinandersetzungen geboten als die vieldeutige Wendung „und andere Kostbarkeiten". Schon vor dem Krieg war die Umschreibung des Begriffs bei den Schriftstellern eine verschiedenartige. Auch die Rechtsprechung der verschiedenen Staaten, in

bezug auf die Umgrenzung des Kostbarkeitsbegriffs war keine einheitliche, aber die Auswirkungen ihrer Auslegungen, die Entscheide, auf die es doch im wesentlichen ankommt, deckten sich beinahe durchwegs.

Aber nun kam der grosse Krieg. Revolutionen und Aufstände folgten. Der politische Widerstreit rief gewaltige wirtschaftliche Umwälzungen hervor. Die Enwertung, ja die Vernichtung des Geldes verwischte die Grenze zwischen gewöhnlichem Frachtgut und Kostbarkeiten. Die Eisenbahndiebstähle vermehrten sich ins Ungeheure. Tausend Schwierigkeiten traten auf. Unzählige Gerichtsentscheidungen ergingen und riefen eine eigene Literatur über den Begriff der Kostbarkeiten hervor. Die Unklarheit und Uneinheitlichkeit in der Auslegung des Begriffs wurde zur grössten Gefahr der beteiligten Kreise, d. h. des Handels- und Verkehrslebens. Eine Revision schien unerlässlich [1]).

Das heute geltende internationale Übereinkommen wurde am 23. Oktober 1924 als durchgreifende Revision der Form der bisherigen Bestimmungen angenommen und mit dem 1. Oktober 1928 in Kraft gesetzt. Hauptsächlich auf Grund der oben angedeuteten wirtschaftlichen Schwierigkeiten der Nachkriegszeit wurde im geltenden internationalen Übereinkommen eine Regelung getroffen, mit der alle mit dem Begriff Kostbarkeiten zusammenhängenden Streitfragen wegfallen. Ich will jedoch nicht vorgreifen; doch möchte ich nicht versäumen, noch in dieser Einleitung darauf aufmerksam zu machen, dass sich in den letzten Jahren die Betriebs- und Verkehrsverhältnisse für die Eisenbahnen selbst geändert haben. Mit Macht rüttelt der Wettbewerb der Kraftwagen und auch des Flugzeuges an den Grundfesten des bisherigen Beförderungsmonopols der Eisenbahnen und zwingt sie, auf ihn Rücksicht zu nehmen. [2]) Ich brauche nur auf die gewaltigen technischen Fortschritte und Erfindungen der letzten Jahre aufmerksam zu machen, auf die immensen Errungenschaften auf auto- und flugtechnischem Gebiet. So schreibt z. B. der Chef des englischen Luftamtes, General Branker, in seinem Aufsatz „Handels-Luftfahrt und britisches Weltreich“ (Modern Transport): „Die Geschwindigkeit und die Leistungsfähigkeit un-

[1]) Nähere Ausführungen siehe 2. Teil dieser Arbeit, insbesondere §§ 6 und 10.

[2]) Vergl. Allgem. Tarifanzeiger, Juli 1929, Nr. 30, S. 941.

serer Reichsluftverbindungen ist der Maßstab für Erfolg oder Misserfolg, unser Weltreich auch in Zukunft aufrecht zu erhalten. Der Luftverkehr ist sicher und bequem. Er gewährt gute Regelmässigkeit, solange gute Sicht und mässige Winde vorhanden sind. Naturgemäss eignet er sich ausser dem Personentransport zum Frachtverkehr für besonders eilige (Eilfracht) und entsprechend *hochwertige Güter,* deren beschleunigte Beförderung höhere Transportkosten rechtfertigen.“ Bis jetzt hat sich gezeigt, dass die Luftfahrt technisch und politisch mit beispielloser Schnelligkeit vor sich geht, und wenn auch ganz allgemein gesagt werden muss, dass die Entwicklung zur Wirtschaftlichkeit nicht Schritt gehalten hat, so lassen die Arbeiten in Forschungsstätten der Luftfahrt doch darauf schliessen, dass das eingeschlagene Tempo durchgehalten wird[3]). Als erstes Luftschiff bietet der „Graf Zeppelin“ auch Raum zur Beförderung von grösseren Frachtmengen. Rund 25 Kubikmeter Frachtraum stehen zur Verfügung. Zur Beförderung werden Güter jeder Art angenommen. Nicht zugelassen sind Waffen, Munition, explosive, feuergefährliche oder ätzende Stoffe, wie andere Güter, die Luftschiff, Passagiere, Post und übrige Ladung gefährden könnten. Ferner Gegenstände, durch die eine empfindliche Belästigung der Mitreisenden verursacht werden kann, oder die sich wegen ihres Umfanges, ihres Gewichtes oder ihrer sonstigen Beschaffenheit nicht zur Beförderung mit dem Luftschiff eignen. Es wird sich also auch hier in erster Linie um besonders eilige und *hochwertige Güter* handeln. Dies beweist auch die erste „Belegung“ anlässlich der Fahrt nach Lakehurst, von wo aus die Weltfahrt angetreten wurde. Das Manifest der Hamburg-Amerika-Linie als Generalagent des Zeppelin-Frachtverkehrs nennt: 40 Säcke Post mit zusammen 800 kg Gewicht, 1 Bechsteinflügel 272 kg, 1 echter Rubens, Juwelen, Lederwaren, Modewaren und anderes mehr. Kurz gesagt, die Luftschiffahrt nimmt neben dem Autoverkehr an dem internationalen Frachtverkehr immer mehr teil und dies gerade zur Beförderung von „hochwertigen Stückgütern“, mit anderen Worten von „Kostbarkeiten“. Dabei ist zu bemerken,

[3]) So hat z. B. der Luftfrachtverkehr vom Jahre 1927 auf 1928 den Sprung von 28 000 kg auf 278 000 kg gemacht. An diesem Aufschwunge sind stark beteiligt: Modeartikel, leichte aber hochwertige Güter, wie Seide, Edelmetalle, pharmazeutische Produkte, ferner Früchte und holländische Blumen.

dass eventuelle Streitigkeiten über Verlust oder Beschädigungen von Waren unter nationales Recht fallen, nach den betreffenden nationalen Gesetzen beurteilt werden, so weit nicht besondere internationale Abmachungen vorliegen.

Deshalb, und weil es geboten erscheint, dass das neue internationale Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr, mit Rücksicht auf das stets flutende Leben und die sich immerfort verändernde Wirklichkeit, schon in der nächsten Revisionskonferenz, auch im Hinblick auf die Kostbarkeitsfrage, Abänderungen erfährt, dürfte die nachfolgende Untersuchung *keinen rein historischen Charakter* aufweisen. Besonders aber auch nicht, da weitaus die meisten europäischen Landes-Gesetzgebungen und Eisenbahnverkehrsordnungen noch Sonderbestimmungen über die Beförderung von Kostbarkeiten im Frachtverkehr enthalten. —

Im *ersten Teil* dieser Arbeit werden wir ganz allgemein versuchen, den Begriff der Kostbarkeit beim Frachtführer herauszuschälen.

Der *zweite Teil* wird speziell die Kostbarkeitsfrage im internationalen Eisenbahnfrachtverkehr zu beleuchten suchen.

I. TEIL

I. Kapitel

Untersuchung des Begriffes „Kostbarkeiten".

§ 2. Die historische Entwicklung des Begriffes.

Der Begriff „Kostbarkeiten" ist ein Rechtsbegriff. Er ist in die Sprache des Gesetzes aufgenommen.

Rechtsbegriffe müssen klar sein. Unklare Begriffe sind zur Regelung der Lebensverhältnisse durchaus unbrauchbar, denn das Recht soll Klarheit verschaffen, indem es jedermann erkennbar jedem das Seine zuweist. Mit unklaren Begriffen kann dieses Ziel nicht erreicht werden.

Zur Förderung und Belebung des internationalen Verkehrs wurde das I.Ü.E. geschaffen. Dieses Abkommen war die Grundlage der verkehrsrechtlichen Beziehungen der Völker Europas. Es enthält in seinen Ausführungsbestimmungen, wie wir bereits gesehen haben, den Begriff „Kostbarkeiten". Nun kann man leider nicht sagen, dass dieser Begriff in allen Staaten klar ist, sonst hätte es nicht eine Unmasse von gerichtlichen Entscheidungen zur Klärung desselben gebraucht.

Teuer und billig sind relative Begriffe. Setzt man sie in Beziehung zur Marktlage einer bestimmten Zeit und eines bestimmten Landes, sind die verschiedensten Resultate die Folge; man kann sie sogar auf die geringwertigsten Sachen und Massenartikel anwenden. Dies war aber sicher nicht der Wille des Gesetzgebers. Der Gesetzgeber will gewiss nur solche Sachen hierher gerechnet wissen, die im Verhältnis zu ihrem Umfang und Gewicht mehr kosten als andere Sachen von gleichem Umfang oder gleichem Gewicht. Aber das blosse „mehr kosten" reicht zur Begriffsbestimmung auch nicht aus. Es fehlt die Grenze, welche angibt: dieser Preis ist normal bei diesem Umfang und Gewicht. Auch geht offenbar die Absicht des Gesetzgebers nicht dahin, jede Sache, deren Preis den Preis normaler

Kaufmannsgüter übersteigt, schon als Kostbarkeit anzusprechen, vielmehr verlangt die ratio legis, dass auf den Sprachgebrauch und die durchschnittliche Lebensanschauung und die Handels- und Verkehrssitten, als die einzig möglichen und wirklichkeitsgetreuen Grundlagen, abgestellt wird.

Gehen wir dem gewöhnlichen Sprachgebrauch nach, so bedeutet Kostbarkeit einfach ein „kostbar Ding“ [1]). Das mittelhochdeutsche Wort war „Kosperkeit“ und bedeutete ebenfalls hoher Wert, Pracht, Herrlichkeit; vergl. Folz: Fasnachtspiel 1315: „Beraubt Constantinus der drit Rom aller cosperkeit (preciositas) und macht.“

Der umfassendere lateinische Ausdruck für „Preciositas“ ist „res magni pretii“; vergl. Abraham a Santa Clara, v. 1711: „... der Kirchner hat den Kirchenornat und die Kostbarkeiten (res magni pretii) derselben (der Kirche) in seiner Verwahrung.“

Versteht man also im Sprachgebrauch unter Kostbarkeit einfach ein „kostbar Ding“, wird man gut tun, zum vornherein einen Unterschied zwischen kostbaren Gegenständen und Kostbarkeiten zu machen. Denn nie wird man eine kostbare Wohnungseinrichtung oder eine kostbare Aussteuer usw. als Kostbarkeit, wohl aber als kostbare Gegenstände bezeichnen können. Somit rechnet man zu den Kostbarkeiten, in Anbetracht der Tatsache, dass sie selbst dem Oberbegriff der Wertsachen unterstellt sind, nur die den übrigen Unterarten der letztern — Geld und Wertpapieren — vergleichbaren Dinge mit besonders hohem Wert [2]). Dabei genügt aber die Tatsache allein nicht, dass der Wert eines Gegenstandes im Verhältnis zu seinem Umfang und Gewicht besonders oder ausserordentlich hoch erscheint, sondern es ist noch ein besonderes in der *Art* der Sache gelegenes Kriterium notwendig. Die eingehende Behandlung nach dieser materiellen Seite hin soll jedoch erst den spätern Ausführungen obliegen.

Werfen wir noch kurz die Frage auf, wie sich die Eisenbahnverwaltungen vor Inkrafttreten des I.Ü.E. von 1890 zu der Frage stellten, so sei in erster Linie auf den Verein deutscher

---

[1]) Vergl. Grimm Wörterbuch, 6/1860.

[2]) Vergl. Drucker: Der Begriff Kostbarkeiten im Eisenbahnfrachtrecht, S. 6.

Eisenbahnverwaltungen hingewiesen. Für ein grosses Gebiet regelten den inneren Verkehr in den Ländern des Vereins zum Teil übereinstimmende gesetzliche Vorschriften (H.G.B. für Deutschland, Österreich und Ungarn), deren Grundsätze infolge vertraglicher Vereinbarungen auch auf den äusseren Verkehr, von Land zu Land, Anwendung fanden (Vereins-Betriebsreglement). Diese Regelung beruhte aber auf jederzeit kündbaren Verträgen und umfasste ausserdem wichtige Handelsgebiete wie Frankreich, Italien, die Schweiz, einen Teil von Belgien und Russland nicht.

In diesen Vereins-Betriebsreglementen kannte man den Kostbarkeitsbegriff noch nicht. Die Eisenbahnen hatten das Recht, die für Verlust und Beschädigung zu gewährende Entschädigung allgemein auf einen Höchstbetrag (man nannte ihn damals den Normalsatz) zu beschränken. Bei den Beratungen des deutschen H.G.B. in der sogenannten Nürnberger-Konferenz wurde dieses Vorrecht jedoch beseitigt, die Eisenbahnen dem gewöhnlichen Frachtführer gleichgestellt. Den Eisenbahnen gelang es aber bei der dritten Lesung des H.G.B. die Abänderung dieses Beschlusses erster Lesung zu erreichen. Das alte Recht der Normalsätze und andere Vorrechte der Eisenbahnen wurden jetzt sogar mit Gesetzeskraft im H.G.B. beibehalten. Es ist dem Gedächtnis vieler jetzt lebenden entschwunden, welche Klagen und Beschwerden die Normalentschädigungsstäze von 60 Mark für 50 kg zur Folge gehabt haben [3]). Die Normalsätze waren in den ersten Entwicklungsjahren der Eisenbahnen verständlich, in denen man mit Rücksicht auf die Unsicherheit und die Gefährlichkeit dieses Gewerbes den Eisenbahnen gewisse Vorrechte zubilligen konnte. Sie waren es aber nach der ganzen Entwicklung des Eisenbahnbetriebes allmählich nicht mehr gewesen. Als daher der Erlass eines internationalen Eisenbahnfrachtrechts in Erwägung kam, ergriff die preussische Staatsbahnverwaltung die Gelegenheit, im internationalen Verkehr die Beseitigung der Normalsätze vorzuschlagen, und schon in der Konferenz von 1878 wurde ein dahingehender Beschluss gefasst, der zugleich den Rechtsgrundsätzen der übrigen Vertragsstaaten entgegenkam. Wie es anlässlich der Verhandlungen über ein schweizerisches Gesetz betreffend den Transport auf Eisenbahnen und Dampfschiffen, das spätere

[3]) Vergl. Von der Leyen, in Archiv für Eisenbahnwesen 1928, S. 318.

Eisenbahntransport-Gesetz vom 20. März 1875, zu der Anregung zu einem internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr, das nachmalige I.Ü.E., kam, haben wir zum Teil in der Einleitung gesehen und in Kapitel IV dieser Abhandlung soll die Frage noch näher behandelt werden.

§ 3. Der Begriff Kostbarkeiten im Schrifttum. Die Verkehrsanschauungen.

Nicht bloss der Gesetzgeber, sondern auch die Theorie hat vorerst den Begriff „Kostbarkeiten" als bekannt vorausgesetzt. So haben z. B. die Kommentare der Reichsgerichtsräte [1]), Lehmann [2]), Cosack [3]), und Derenburg [4]) keine Begriffsbestimmung gegeben. Die übrigen Kommentare und Lehrbücher haben das unterscheidende Merkmal für den Begriff Kostbarkeiten übereinstimmend im Wert der Ware im Verhältnis zu ihrem Umfang und Gewicht gesucht. So Düringer-Hachenburg [5]), Eger [6]), Goldmann [7]), Makover [8]), Pietsch-Molsen [9]), Rundnagel [10]), Schott [11]), Senckpiehl [12]) und Staub [13]).

Düringer-Hachenburg (IV, Ia zu § 429) definiert: „Unter Kostbarkeiten sind solche Gegenstände zu verstehen, welche im Verhältnis zu ihrem Volumen einen besonders hohen Wert haben." Das Gewicht wird hier als Begriffsmerkmal *nicht* genannt. Andere definieren die Kostbarkeiten als Sachen, die im Verhältnis zu ihrem Gewicht *oder* Umfang besonders wertvoll sind, so *Rundnagel* (Haftung d. Eisenb. S. 63) und *Schott* (in Endemanns Hdb. III, S. 332).

---

1) Vergl. Staudinger, Kommentar der R.G.R. z. G.B.G., 3. Aufl. 1921.
2) Kommentar z. H.G.B., 2. Aufl. v. 1914, Bem. z. § 429.
3) Lehrbuch des Handelsrechts, 10. und 11. Aufl. 1923. Bem. z. § 429.
4) Lehrbuch des Handelsrechts, 10. und 11. Aufl. 1923. Bem. z. § 429.
5) Kommentar z. H.G.B., 2. Aufl. 1914. Bem. z. § 429.
6) E.V.O. (1910).
7) Kommentar z. H.G.B. Bem. zu § 429.
8) Kommentar z. H.G.B., 13. Aufl. 1906. Bem. z. § 429.
9) E.V.O. (1922).
10) In Ehrenbergs Handb. d. ges. Handelsrecht, V. Bd. II. Abt.
11) Das Transportgeschäft in Endemanns Handbuch (1885).
12) Eisenbahntransportgeschäft (1909).
13) Staub, Kommentar z. H.G.B., 10. Aufl. (1920). Bem. z. § 429.

Die neueren Schriftsteller, so *Eger* (Frachtrecht I, Anm. 45), *Staub* (Anm. 20 zu § 429), *Lehmann-Ring* (Anm. 9 zu § 429), *Makover* (Anm. IIIa zu § 429) haben für den Begriff der Kostbarkeit die Unverhältnismässigkeit des Wertes zu dem *Umfang und zu dem Gewicht* des Gutes verlangt.

Staub schreibt wörtlich in seinem Kommentar zum deutschen H.G.B. (Bemerkung 19 zu § 429):

„Kostbarkeiten sind im frachtrechtlichen Sinne alle diejenigen Gegenstände, die im Verhältnis zum *Umfang und Gewicht* des Frachtstücks und im Vergleich zu anderen Frachtgütern einen ungewöhnlich hohen Wert haben." Staub fährt dann weiter, dass das Gesamtgewicht und der Gesamtumfang der Sendung ausschlaggebend sind, es dürften nicht einzelne Gegenstände herausgerissen und als Kostbarkeiten bezeichnet werden. *Treffe dies zu, so komme es nicht darauf an, ob die Gegenstände auch nach der Verkehrsauffassung als Kostbarkeiten betrachtet werden.*

Im Gegensatz zu dieser abstrakten Definition lehren *Schott* [14]), *Lehmann-Ring* [15]), *Eger* [16]) und *Senckpiehl* [17]), dass bei der hervorragenden wirtschaftlichen Seite des Begriffs in erster Linie auf die tatsächlichen Verhältnisse, den Sprachgebrauch und die Verkehrsanschauungen abzustellen sei.

So sagt *Lehmann-Ring:* „Der Begriff bestimmt sich *nach dem Leben.*" *Schott* erklärt: „Im Einzelfalle entscheidet über die Eigenschaft der Kostbarkeit das richterliche Ermessen *unter Berücksichtigung der Verkehrsanschauungen.*" *Senckpiehl* lehrt, dass zu den Kostbarkeiten *nach den Anschauungen des Lebens* gehören:

1. Alle Edelmetalle und die daraus hergestellten Waren.
2. Schmuck-Zierstücke, die infolge ihres Stoffes oder der darauf verwendeten Arbeit oder Kunst von besonders hohem Werte sind.

Bei dieser Darlegung Senckpiehls sehen wir deutlich, dass unter dem Begriff „Wert" in bezug auf Kostbarkeiten nicht in erster Linie der Geldwert zu verstehen ist (so spricht auch Staub

---

14) Endemanns Handbuch z. H.G.B., S. 332.
15) Anmerkung 9 z. § 429 des Kommentars z. deutschen H.G.B.
16) E.V.O. S. 210 (Kostbarkeitsbestimmungen).
17) Kostbarkeiten im Frachtrecht, S. 28.

von einem *Kunst*wert), sondern vielmehr ist für die Kostbarkeitseigenschaft eines jeden Gegenstandes notwendig, dass der Wert auf die Beschaffenheit des Rohmaterials oder die dem Gegenstand zugewendete Arbeit, die Seltenheit oder geschichtliche Bedeutung oder sonst eine Eigentümlichkeit zurückführbar ist.

Der Begriff „Kostbarkeiten" erträgt aber auch keine vorzugsweise Beziehung auf diese oder jene besondere Gattung von Gegenständen. Der von *Rundnagel* und *Staub* vertretenen Meinung, dass der Gegenstand durchaus nicht innerhalb seiner Gattung besonders wertvoll sein muss, können wir nur mit der von Drucker [18]) gemachten Einschränkung beitreten, dass die Gattung in der Tat grundsätzlich und allgemein den Voraussetzungen einer Kostbarkeit entspricht, z. B. Edelsteine, Platina, Goldwaren usw. [19]).

Ausser den erwähnten Pretiosen kommen, bei besonders hohem Wert im Verhältnis zu ihrem Umfang und Gewicht, noch Gegenstände hinzu, die bei geringem Stoffwert *Kunst*wert erlangt haben:

So wertvolle Stickereien, wertvolle Spitzen, teure Teppiche, Ölgemälde, kleine Plastiken aus Bronze, künstlerisch gefertigte Gemmen, wertvolle Porzellan- und Nippfiguren, Miniaturbildnisse und andere Kunstwerke (aber nur, wenn sie wirklichen Kunstwert besitzen) mehr. Ferner das umfangreiche Gebiet der „Kunstaltertümer" (Antiquitäten). Dass die Sache einen Geldwert repräsentieren muss, lehnen wir mit *Eger* und *Staub* ab; der Kunstwert genügt vollkommen. So genügt die Seltenheit einer Handschrift; dies gilt auch für Dokumente, Manuskripte und literarische Arbeiten [20]). Hieher gehört ebenfalls eine wertvolle Briefmarken-Sammlung [21]), demnach auch ausser Kurs gesetztes Geld (alte Münzen) und amtliche Wertzeichen [22]).

---

[18]) Drucker, Begriff der Kostbarkeiten, S. 8.

[19]) Geringwertige Uhren sind, was zweifellos zu weit geht, vom O.L.G. Hamburg, 16. X. 09 den Kostbarkeiten unterstellt worden. Anders das schweiz. B.G., 11. IV. 22, welches Silber- und Nickeluhren die Kostbarkeitseigenschaft absprach.

[20]) So Senckpiehl.

[21]) Entsch. des schweiz. B.G. v. 17. V. 23.

[22]) Vergl. Ritter, Makover, Rundnagel und Eger.

Eine nähere Umgrenzung des Begriffs dürfte die Erwähnung derjenigen Gegenstände geben, die in keinem Falle zu den Kostbarkeiten zählen können. In erster Linie sind hier alle diejenigen Gegenstände zu nennen, die mit verhältnismässig kleinen Kosten fabrikmässig hergestellt werden. Ferner ist hier *Senckpiehl* und *Eger* beizupflichten, welche erläutern, dass reine Gebrauchs- bezw. Verbrauchsgegenstände nicht zu den Kostbarkeiten zählen können. Allerdings mit der Einschränkung, welche Senckpiehl auch macht, wenn jene Gegenstände vorwiegend als Schmuck und Zierat dienen und ihre Hochwertigkeit zu Gewicht und Umfang in argem Missverhältnis steht[23]); so z. B. wertvolle altertümliche Teppiche, besonders wertvolle Porzellansachen, besonders wertvolle Spitzen und besonders wertvolle Stickereien usw. Von dieser Warte aus sind also keine Kostbarkeiten: Alle Lebensmittel, auch nicht die Delikatessen[24]), Chemikalien[25]) und mineralischen Stoffe, wie Oele, Essenzen usw., ferner Entwürfe und Modellzeichnungen. Dasselbe gilt für Pflanzen und lebende Tiere[26]); Senckpiehl nennt als Beispiele teure Pferde, Rassenhunde; für die Pflanzenwelt z. B. seltene Orchideen. Wenn Senckpiehl auch Instrumente und Ferngläser hierher rechnet, möchten wir Drucker und Katz folgen, welche eine grundsätzliche Stellungnahme zu diesen Gegenständen unangebracht finden. Es bedarf keiner Frage, dass Präzisionsinstrumente der Elektrotechnik und Medizin einen ausserordentlich hohen Wert besitzen können, da sie oft aus wertvollem Material bestehen oder mit Kunstfertigkeit hergestellt sind. Dasselbe gilt auch für seltene Sammlungsobjekte von kultur- oder naturhistorischem Werte, Modellen zu höchst komplizierten Präzisionsmaschinen und dergleichen.

Hier sind wir wieder an einem Punkte angekommen, wo wir die Lebens- und Verkehrsanschauungen sprechen lassen müssen. Die Theorie *ist* zu starr und zu schematisch für die sich ewig

---

23) Vergl. auch Katz, Kostbarkeiten im Frachtrecht, S. 12, und Senckpiehl in der Sped.- und Schiffahrtztg. v. 10. IX. 20.

24) Vergl. Eger, Anmerk. 209 zu § 54 i. frachtrechtl. Kostbarkeiten.

25) Das schweiz. B.G. verneinte am 8. II. 22 (Entsch. 48. II. S. 87) die Kostbarkeitseigenschaft von einer Sendung Chinin im Werte von über Fr. 20.000.

26) R.G.-Entsch. Bd. 67, S. 171. D.R.G. verneinte am 16. XI. 07 die Kostbarkeitseigenschaft eines grossen Bernhardiners im Werte von 10 000 Mark.

verändernde Wirklichkeit. Wie wir sahen, haben insbesondere Eger, Schott, Lehmann-Ring und Senckpiehl die Systemlosigkeit des Lebens und aller Wirklichkeit am besten erfasst, indem sie immer wieder auf die *Lebens- und Verkehrsanschauungen* hinweisen. Auch Katz stellt in seiner Arbeit (Frachtrechtliche Kostbarkeiten) auf die Verkehrsanschauungen ab, indem er sagt:

„Edelmetalle und daraus verfertigte Waren, Edelsteine und Perlen sind Stoffe, die selbst im Falle einer fabrikmässigen Verarbeitung niemals mit Stahl- und Eisenwaren, mit Tuchen und dergleichen auf eine Stufe gestellt werden können. Dabei erscheint nicht von ausschlaggebender Bedeutung allein das Missverhältnis zwischen Wert, Gewicht und Umfang, sondern die vielmehr seit altersher gebräuchliche Hochschätzung des Edelmaterials, mit anderen Worten: die Lebens- und Verkehrsanschauungen. Ein argumentum e contrario dürfte dies noch mehr beleuchten. Würden eines Tages Entdeckungen von unerschöpflichen Goldgruben in einem noch nie dagewesenen Umfange in Erscheinung treten, und demzufolge die Allgemeinheit in der Lage sein, das infolge des überaus reichen Angebots im Wert (Preis) rapid fallende Metall zu Haushaltungs- und Gebrauchsgegenständen verschiedenster Art in Anspruch zu nehmen, so würde in absehbarer Zeit niemand mehr ernstlich behaupten wollen, Gold und Waren aus diesen Metallen seien Kostbarkeiten. Achselzuckend würde man die Gegenstände mit Geringschätzung ansehen; es würde zu einer Revolution des ganzen Wirtschaftslebens kommen, die auch eine grundsätzliche Änderung der Verkehrsanschauung zur Folge hätte. Umgekehrt wäre leicht möglich, dass man z. B. beim Aussterben einer bisher nicht besonders hervorragenden Palmenart einzelne überbleibende Exemplare infolge ihrer plötzlich zutage tretenden Seltenheit und des demzufolge rapid steigenden Wertes als zu der Kategorie der Kostbarkeiten gehörig zu rechnen geneigt wäre."

Diesen Darstellungen obgenannter Schriftsteller den Sprachgebrauch, die Verkehrsanschauungen und die tatsächlichen Verhältnisse in erster Linie als bestimmende Faktoren bei den Entscheidungen in Betracht zu ziehen ist, wie einige Zitate aus Senckpiehls „Kostbarkeiten im Frachtrecht" S. 28 beweisen, neben der französisch-schweizerischen Judikatur, welcher sich auch zum Teil die österreichische Rechtsprechung anschloss, auch in

einigen deutschen Gerichtsentscheidungen beigestimmt worden. Die wichtigsten seien hier wiedergegeben:

1. L. G. Ehrfurt vom 22. Oktober 1920 (10 C 39 I. 20): „. . . was Kostbarkeiten sind, entscheidet die *allgemeine Verkehrsauffassung im geschäftlichen Leben;* im vorliegenden Falle handelt es sich um Kleidungsstücke einer Dame, die nach den in Rechnung gestellten Preisen kaum den Durchschnittspreis derartiger Kleidungsstücke überschreiten. Die Auffassung der Beklagten würde dahin führen, dass der heutzutage einigermassen anständig gekleidete Mensch ganz von Kostbarkeiten eingehüllt ist. Eine derartige Auffassung würde aber mit der allgemeinen Verkehrsanschauung im direkten Widerspruch stehen."

2. Landesgericht I Berlin vom 13. Januar 1921 (46. 0. 37. 20): „. . . Es ist vielmehr von Fall zu Fall zu prüfen, ob es sich um eine Sendung handelt, die, infolge ihres im Verhältnis zum Wert geringen Volumens, oder aus sonstigen Umständen, *verkehrsüblich* als Kostbarkeit anzusehen ist."

3. O. L. G. Kiel vom 25. Oktober 1920 (Jurist. Wochenschrift 1921/42): „. . Hiernach erscheint es nicht angänglich, gewöhnliche Kleidungsstücke wie Oberhemden und Anzüge lediglich deshalb, weil sie an der allgemeinen grossen Preissteigerung teilgenommen haben und zu der in Rede stehenden Zeit im Vergleich zu früher ganz bedeutend im Preise gestiegen waren, als Kostbarkeiten anzusehen. Wollte man soweit gehen, dann wäre kaum irgend ein für den Reisegebrauch mitgenommener Gegenstand keine Kostbarkeit. Dass dies mit der *Verkehrsanschauung* im Widerspruch stehen und zu unerträglichen Zuständen führen würde, bedarf keiner weiteren Ausführung."

4. O. B. G. Hamburg vom 27. September 1920 (Hans. Gerichtszeitung 1921/154): „. . . Der Begriff Kostbarkeit, so wie er im H. G. B. § 456, Abs. II, 429, Abs. II und in der E. V. O. gebraucht wird, kann nicht beliebig von der Eisenbahnverwaltung erweitert werden, da das der Vorschrift des § 471 H.G.B. zuwiderläuft. Die Eisenbahn würde ihre Haftung erweitern können, indem sie etwa ausspräche, was sie nicht als Kostbarkeiten ansehen wolle; sie kann auch ihre Haftbarkeit für Kostbarkeiten auf einen Höchstbetrag beschränken (§ 462 H.G.B.), aber sie kann nicht zu Kostbarkeiten erklären, was *nach der Verkehrsauffas-*

sung, die für das H.G.B. in Frage zu kommen hat, keine solche ist. Dadurch würde ihre Haftung unzulässig eingeengt werden."

Inwieweit die Gerichte der einzelnen Staaten zu den Lebens- und Verkehrsanschauungen Stellung genommen haben, werden wir im Kapitel II, § 8 dieser Arbeit eingehend behandeln.

§ 4. Der Begriff in der Rechtsprechung unter Stellungnahme zu den einzelnen, besonders umstrittenen Warengattungen.

Im vorhergehenden Paragraphen haben wir darzutun versucht, dass es Güter gibt, die unzweifelhaft, und solche, die unzweifelhaft nicht zu den Kostbarkeiten gerechnet werden können. Demnach ist der Kreis der Güter, bei denen Zweifel darüber entstehen können, begrenzt. Bei der Prüfung der einschlägigen überaus reichen Rechtsprechung müssen wir zugeben, dass es auch immer und immer wieder dieselben Warengattungen sind, die in bezug auf ihre Zugehörigkeit zu den Kostbarkeiten Zweifel hervorrufen.

Wir werden sehen, dass die Rechtsprechung der verschiedenen Gerichte in Beziehung auf die Kostbarkeitsfrage keine einheitliche ist. Haben die obersten Gerichte — etwa das Reichsgericht oder das schweizerische Bundesgericht — einmal entschieden, so weichen sie nur ungern von ihren Urteilen ab. Es bildet sich so eine Konstanz in der Rechtssprechung aus, die man Rechtssicherheit oder Rechtsgewissheit nennt. Diese Sachlage hat aber notwendiger Weise etwas starres an sich. Sie ist ein Stück unwirkliches Recht [1]). Die Kriegszeit hat dann auch den Beweis erbracht, wie die Wirklichkeit tausendmal stärker ist als ein derartiger „Präjudizienkult".

Vor dem Weltkrieg folgte die deutsche Rechtsprechung besonders dem Sprachgebrauch, Rundnagel und Staub. Die französische, schweizerische und österreichische Judikatur schloss sich mehr den Lebens- und Verkehrsanschauungen und somit Eger an.

Die Kriegs- und Nachkriegszeit, so reich sie an diesbezüglichen Entscheidungen ist, kann uns zu unserer Begriffserklärung nicht viel Belehrendes beitragen. Die ständig zunehmende Entwertung des Geldes verwischte die Grenze zwischen Kostbarkeit

[1]) Vergl. Hans Fehr: „Recht und Wirklichkeit".

und gewöhnlichem Frachtgut [2]). Deutschland, Österreich, Ungarn, Polen und andere Staaten standen unmittelbar vor dem finanziellen Zusammenbruch, da sich die Währung von Tag zu Tag verschlechterte. Besonders katastrophal waren die Verhältnisse in Deutschland, wo gegen Ende des Jahres 1923 — zum Teil als Wirkung der Ruhrbesetzung — die Goldmark auf eine Milliarde Papiermark stand. Ganz abgesehen von Österreich, Ungarn und Polen waren auch in Belgien, Frankreich und Italien die Verhältnisse seinerzeit äusserst kritisch. Die Kostbarkeitsgrenze wurde in den meisten Staaten durch besondere Ausführungsbestimmungen zu den betreffenden Gesetzesparagraphen stark erweitert. Das deutsche Reichsgericht erklärte in seiner Entscheidung vom 22. Februar 1922: „. . . In Zeiten stetig steigender Preise können auch solche Waren als Kostbarkeiten angesehen werden, die in normalen Zeiten nicht als Kostbarkeiten gelten." Spricht diese Erklärung auch aller Logik und Theorie Hohn, so beweist sie uns doch, wie sich das Leben in kein System pressen lässt.

Zum Standpunkt, den die Gerichte unter sich, oft sehr uneinig, oft sogar wild auseinander stiebend (Nachkriegszeit!) einnahmen, sei im folgenden Stellung genommen. Es dürfte angebracht sein, uns mit denjenigen Warengattungen, die Zweifel ihrer Zugehörigkeit zu den Kostbarkeiten erwecken könnten, etwas näher zu beschäftigen.

a) Bijouterien.

Das deutsche *R.G.* erklärte in einer diesbezüglichen Entscheidung am 30. September 1882 [3]): „. . . die Beschaffenheit einer Sache als Kostbarkeit wird dadurch angegeben, indem die Gattung, zu welcher das Gut gehört, auf dem Frachtbrief verzeichnet wird, vorausgesetzt, dass jede dieser Gattung angehörende Sache unter den Begriff „Kostbarkeit" fällt. Dies ist für die Gattung „Bijouterie" tatsächlich festgestellt."

Es handelte sich in diesem Fall um den teilweisen Verlust von Goldwaren (Kleinodien und Geschmeide) eines Goldwarengeschäftes. Die Kostbarkeitseigenschaft wurde anerkannt.

---

2) Vergl. Reichsger.-Entsch. vom 22. I. 21 in der Jurist. Wochenschrift, 1921, 50 II S. 746 fg.

3) R.G.-Entsch. Bd. 7, S. 126.

Das *O.L.G. Hamburg* kam am 16. Oktober 1891 [4]) zu demselben Ergebnis bezüglich Uhren, obschon diese untereinander von verschiedenem Werte waren. Der Fakturenpreis betrug Fr. 9.— bis 11.50 pro Stück.

Auch von dem L.G. Köln sind silberne Uhren mit einem Kilogrammwert von 1133 Mark, am 11. Juni 1920, als Kostbarkeiten bezeichnet worden.

Die betreffenden Gerichte argumentierten, dass Uhren im Verhältnis zu anderen Kaufmannsgütern verhältnismässig eine sehr wertvolle Ware sind, besonders da die Platzbeanspruchung eine durchaus minimale ist. Wenn das Gericht hier ausdrücklich „Gebrauchsgegenstände" als Kostbarkeiten erklärt, so widerspricht dies unseren Ausführungen (vergl. § 3, S. 13) noch nicht.

Das *schweiz. B.G.* kommt jedoch in seiner Entscheidung vom 11. April 1922 [5]) zu einer anderen Erkenntnis. Nach seinen Ausführungen sind Waren nicht schon dann als Kostbarkeiten anzusehen, wenn sie im Verhältnis zu ihrem Umfang und Gewicht einen ausserordentlich hohen Wert haben, sondern sie müssen mit den Gegenständen, wie Edelsteine, echte Perlen und Pretiosen vergleichbar sein, d. h. es genügt nicht, dass sie wertvoll sind, sie müssen auch eine gewisse Seltenheit aufweisen und dürfen nicht zu den Bedarfsartikeln des täglichen Lebens gehören. Dass dies für Uhren wohl möglich ist, erkennt auch das schweiz. B.G., doch sei dies nur der Fall, wenn Uhren infolge ihrer Fassung unter die Gattung „Edelsteine und Pretiosen" fallen, oder infolge der Feinheit ihrer Ausführung Kunstwert erlangt haben, wobei die Fassung Hauptsache wird und das Werk Nebensache bleibt. In dem zu entscheidenden Falle handelte es sich aber um Nickel- und Silberuhren, die lediglich als *Gattungsware* und zum verhältnismässig niederen Preise von Fr. 20.— bis 30.— bezw. Fr. 40.— das Stück in den Handel gebracht wurden. Daran ändert auch der Umstand nichts, dass bei Silberuhren Silber verarbeitet ist, abgesehen davon, dass bei einer Uhr von Fr. 40.— Verkaufswert das verwendete Silber in bezug auf den Gesamtwert des Werkes eine unbedeutende Rolle spielt, ginge

[4]) Hans. Gerichtsztg. 91/270.

[5]) Schweiz. B.G.-Entsch. Bd. 48 II, S. 127 und Zeitschr. für den internat. Eisenbahn-Transport 30/213.

es zu weit Gegenstände bloss deshalb als Kostbarkeiten zu bezeichnen, weil Silbermetall an ihnen verarbeitet ist. Ferner sind solche Taschenuhren zweifellos Bedarfsartikel der gewöhnlichen menschlichen Wirtschaft, wie sie auch nach der Praxis des schweiz. B.G. als unentbehrliche Gegenstände des täglichen Gebrauches unpfändbar sind [6]).

Der *Appellationshof Kolmar* sprach in seinem Urteil vom 25. April 1923 [7]) Uhren in bezug auf die Natur des für die meisten von ihnen verwendeten Materials (Gold) und der allgemeinen Feinheit ihrer Ausführung die Kostbarkeitseigenschaft zu. Dieses Urteil braucht der Auslegung des schweiz. B.G. nicht zu widersprechen, so es sich wirklich um wertvolle (wertvoll gefasste) Uhren handelte.

Ziehen wir als Schlussfolgerung in Betracht, dass Uhren bei dem heutigen Stande der Technik aus dem verschiedenwertigsten Material fabrikmässig hergestellt werden und reinen Gebrauchszwecken dienen, so müssen wir uns den Ausführungen des schweiz. B.G. anschliessen. Somit kann von der grundsätzlichen Kostbarkeitseigenschaft der Gattung als solcher *nicht* die Rede sein.

b) Seide und Seidenwaren.

Mit der Seide und den Seidenwaren kommen wir zu einer der meistumstrittenen Warengattungen. Bald galten jene vor Gericht als Kostbarkeiten und bald wurde ihnen diese Eigenschaft abgesprochen.

Fassen wir jedoch „Zeit und Ort" dieser Entscheidungen näher ins Auge, so sehen wir, dass es sich zeitlich um *Kriegs-* und *Nachkriegs*entscheidungen handelt und örtlich hauptsächlich um Entscheide *deutscher* Gerichte. Vorkriegsentscheidungen kennen wir keine. Es hat bekanntlich schon in den Vorkriegszeiten so billige Seide gegeben, dass eine allgemeine Unterstellung dieser Warengattung unter die Kostbarkeiten als undenkbar und lächerlich erschienen wäre. Viel schwieriger haben sich die Dinge während und nach dem Krieg, infolge der durch die Geldentwertung hervorgerufenen Verschiebung sämtlicher Preise, gestaltet. Die Kaufkraft, somit der Wert des Geldes hat in den meisten krieg-

[6]) Vergl. A. S. 28 I 12; S. A. 5. I.

[7]) Zeitschrift für den internat. Eisenbahn-Transport, 32/246.

führenden Staaten gewaltig abgenommen. Dazu kam der Umstand, dass gegen Ende des Krieges die Verkehrssicherheit auf der Eisenbahn nachliess[8]). Aus diesen Gründen bestimmte damals die deutsche Eisenbahnverwaltung von sich aus, dass alle Güter, deren Wert 150 Mark pro 1 kg übersteige, den für „Kostbarkeiten" geltenden Bestimmungen unterliegen sollten. Am 8. Januar 1921[9]) ist dann die Nichtigkeit dieser Ausführungsbestimmungen der Eisenbahnbehörde vom deutschen R.G. ausgesprochen worden. Es galten somit, bis zum Inkrafttreten der neuen E.V.O. und da auch diese dieselben Bestimmungen betreffend die Beförderung von Kostbarkeiten beibehielt, wieder lediglich die gleichen rechtlichen Bestimmungen wie vor dem Kriege[10]). Aus dieser Zwischenzeit stammen aber auch die meisten Entscheide, in welchen die deutschen Gerichte wiederholt glaubten die Zugehörigkeit der Seide zu den Kostbarkeiten bejahen zu müssen.

So wurden Seidenballen mit einem Bruttogewicht von 5 kg und einem Wert von über 1500 Mk. vom *O.L.G. Berlin,* am 30. X. 17[11]), für Kostbarkeiten erklärt. Das *O.L.G. Dresden* erkannte am 10. XII. 18[12]), dass eine Kiste mit Rohseide von einem Kubikmeter Umfang, 100 kg Gewicht und annähernd einem Werte von 19 000 Mk. in dem gegenwärtigen Verkehrssinne eine Kostbarkeit darstelle. Ebenfalls erklärte das *R.G.* in mehreren Fällen Seide als Kostbarkeit; so auch am 12. VI. 20[13]), seidene Damenstrümpfe unter folgender Begründung:

„Die grosse und bekanntermassen sprunghafte Wertsteigerung der Seide und Seidenwaren im Vergleich zu anderen Gegenständen hat schon geraume Zeit vor dem jähen Sinken des deutschen Geldwertes eingesetzt und ihren Grund vor allem in der nahezu völligen Unterbindung der Einfuhr von Wolle und besonders Baumwolle und der hierdurch erhöhten Nachfrage nach Seide gehabt, deren Preis folglich unabhängig von der allgemei-

[8]) Im Bereiche der ehemaligen preuss.-hessischen Eisenbahnen wurden im Jahre 1920 nicht weniger als 238 975 Diebstähle festgestellt; worunter 124 678 (52,2 %) Frachtstückgut.

[9]) R.G.-Entsch. Bd. 101/84 fg.

[10]) Vergl. § 12 dieser Abhandlung und Anhang betr. neue E.V.O.

[11]) Zeitschr. für Versicherungswesen 1918, Nr. 37.

[12]) E.E.E. Bd. 37/53.

[13]) E.E.E. Bd. 38, S. 63.

nen Geldentwertung ganz ausser jedem Verhältnis zu anderen Gegenständen des wirtschaftlichen Verkehrs steigen musste. Es hat sich also nicht die Wertgrenze der Kostbarkeiten nach oben verschoben, sondern es ist vielmehr der Rahmen der im Sinne des Eisenbahngütertarifs als Kostbarkeiten anzusehenden Sachen erweitert worden."

Etwas später, am 29. IX. 20 [14]), führte das *O.L.G. Köln* aus, dass seidene Damenkonfektion im Werte von 345 Mk. für das kg der Brutto- und 400 Mk. für das der Nettosendung als Kostbarkeit anzusehen ist. Die Begründung war folgende:

„Solange nicht die allgemeine Geldentwertung durch eine entsprechende Vergrösserung der Einkommensverhältnisse allgemein ausgeglichen ist, wovon jedenfalls gegenwärtig noch nicht die Rede sein kann, hat die allgemeine Geldentwertung zur Folge, dass in immer steigendem Masse Gegenstände, die es bisher nicht waren, Kostbarkeiten werden."

Vergleiche ferner *R.G.* 16. IV. 19 [15]); *L.G. Celle* 16. X. 19 [16]); *R.G.* 17. XII. 19 [17]); *L.G. Köln* 17. III. 20 [18]); *R.G.* 9. X. 20 [19]); *R.G. I.* XII. 22 [20]), wo überall Seide als Kostbarkeit erklärt wurde.

Ganz abgesehen davon, dass die Disproportionalität zwischen der Geldentwertung und den Einkommensverhältnissen für sich *kein* ausschlaggebender Grund ist, um eine Sache als Kostbarkeit zu erklären, würden die von den zitierten Gerichten angestellten Erwägungen dahin führen, dass auch anderes im Preise gestiegenes, ja zuletzt sogar Eisen und Stahl usw. als Kostbarkeiten bezeichnet würden. Die wenigsten Waren wären dann in Zeiten einer allgemeinen unmässigen Preissteigerung nicht Kostbarkeiten. In Ländern wie Deutsch-Österreich, Polen und Russland, wo die Valuta noch bedeutend stärker entwertet war, wo man die einfachsten Lebensbedürfnisse mit Millionen und Milliarden bezahlen musste, hätte es nach diesen Anschauungen überhaupt fast nur noch Kostbarkeiten gegeben.

---

14) Das Recht, Bd. 25/26, Nr. 2237.
15) Jurist. Wochenschrift 19/681.
16) 2. U. 86/19 = Aktz.
17) E.E.E. Bd. 37/340.
18) Aktz.: I. U. 246/19.
19) R.G.-Entsch. Bd. 100/110.
20) Sped.- und Schiff.-Ztg. 1923, Nr. 37/561.

Der *Wert* der einzelnen Güter hatte sich aber auch im allgemeinen bis an einige Ausnahmefälle *nicht verändert. Die Wertbemessung* war aber infolge der grossen Entwertung des Geldes innerhalb weiter Volkskreise *keine einheitliche mehr.* Die Einkommensverhältnisse waren, wie schon betont wurde, im Verhältnis zu der übermässigen Geldentwertung stark zurückgeblieben. Hatten sich auch die Beamten und Angestellten, deren Gehälter langsam aufgebessert wurden, allmählich an die Preise gewöhnt, so musste doch der kleine Rentner wieder einen ganz anderen Maßstab anlegen, während der „Raffke", diese typische Nachkriegszeit-Erscheinung, nochmals eine ganz andere Wertmessung hatte. Er, meist ein Kind des Proletariats, der sein Einkommen zum grossen Teil sehr leicht verdiente (Schiebergeschäfte, Ausnützung der wirtschaftlichen Not des Volkes), hatte einen Maßstab, der sich mit demjenigen anderer Leute gar nicht vergleichen lässt.

Sollte nun diese krasse Verschiedenheit der Wertbemessung darauf Einfluss haben, ob ein Gegenstand als Kostbarkeit anzusehen war oder nicht? Konnte eine Sache zu den Kostbarkeiten gezählt werden, weil sie vielleicht nach der subjektiven Meinung eines einzelnen ein grosses Wertobjekt war, während sie für einen anderen eine unbeachtbare Kleinigkeit blieb? Ganz gewiss nicht. Was als Kostbarkeit zu gelten hat, unterliegt der allgemeinen *objektiven* Auffassung des Verkehrs — der Allgemeinheit überhaupt — den allgemeinen Verkehrsanschauungen in der Weltwirtschaft.

Einige deutsche Gerichte haben auch zeitweise diese Auffassung geteilt. So hat das *L.G. Hannover,* am 8. VI. 18 [21]), eine Sendung Crêpe-de-Chine-Seide mit einem Kilowert von 513 Mark von der Kategorie der Kostbarkeiten ausgeschlossen, in voller Erkenntnis der Bedeutung, welche der herrschenden Preissteigerung in ihren Beziehungen zu der Qualifizierung der von ihr betroffenen Güter zu Kostbarkeiten zuzuschreiben ist.

Ferner hat das *L.G. Posen,* am 28. IV. 19 [22]), rechtskräftig hervorgehoben, dass Seide nicht zu den Kostbarkeiten zu zählen sei, da auch bei allen alltäglichen und gewöhnlichen Waren durch

---

[21]) Sped.- und Schiff.-Ztg. 1920/583.

[22]) Sped.- und Schiff.-Ztg. 1920/584.

den Krieg eine Wertsteigerung hervorgerufen worden sei. Der hohe Einheitswert könne somit für die Beurteilung des Begriffs Kostbarkeiten nicht massgebend sein. Eine Werterhöhung, welche sich im Rahmen der allgemeinen Preissteigerung hält, ist eben stets nur scheinbar, und grundsätzlich ohne Einfluss auf den tatsächlichen Wert eines Gegenstandes. Dies gelte auch für Seide und andere Kleiderstoffe. Dasselbe erkannten ferner *L.G. Köln* am 24. X. 19[23]); *L.G. Köln* am 13. II. 20[24]); *L.G. Berlin* am 28. VI. 20[25]; *L.G. Stuttgart* am 23. XII. 20; *L.G. Berlin* am 13. I. 21[26]).

Zu diesen der Seide die Kostbarkeitseigenschaft absprechenden Entscheidungen deutscher Gerichte gesellen sich ein Urteil des *Obersten Gerichtshofes Wien* vom 1. III. 20[27]) und eine Entscheidung des *schweiz. B.G.* vom 10. VII. 23[28]). Bei der letzteren anerkennen selbst die Beklagten (die Bahn), dass Seide keine Kostbarkeit im Sinne des I.Ü.E. sei; das Gericht hatte nur noch über die Frage zu entscheiden, ob die Bahn für ein Gut hafte, welches im Frachtbrief als Kostbarkeit bezeichnet sei, obschon es nicht unter die Kategorie falle. Der *Appellationshof in Brüssel* erkannte ebenfalls in seinem Urteil vom 2. X. 26[29]), dass Seide nicht zu den Kostbarkeiten zähle. Er machte dabei auf die interessante Frage aufmerksam, ob Seide oder Seidengewebe nicht etwa durch Alter, Seltenheit oder besonderen Kunstwert zu Kostbarkeiten werden könnten (in vorliegendem Falle war dem nicht so)? Bei dieser Gelegenheit sei auf einen Aufsatz Senckpiehls verwiesen[30]), wo festgestellt wird, dass dies höchstens der Fall sein könnte, wenn es sich um ganz wertvolle Prunk-Seidenstücke handle, die durch besondere Kunstfertigkeit oder die Besetzung mit wertvollen Steinen, oder Gold-Silberborden, oder besonders teuren Stickereien und dergl. mehr den *Charakter von etwas ganz besonders Wertvollem* (z. B. Kunstwert) erlangt haben; wir

---

23) Aktz. 12. o. 115/19.
24) Aktz. 12. o. 148/19.
25) Aktz. 25. o. 78/19.
26) Aktz. 46. o. 37/20.
27) E.E.E. Bd. 28/162.
28) B.G.-Entsch. Bd. 49 II./280.
29) Zeitschr. für den internat. Eisenbahn-Transport, Bd. 35/299.
30) Sped.- und Schiff.-Ztg. vom 10. IX. 20, so auch Drucker.

möchten noch hinzufügen, oder zu einem Kunstaltertum, wie alte Fahnen, alte Kirchenornate, geworden sind.

Mit dieser Einschränkung möchten wir der grundsätzlichen und allgemeinen *Nicht*unterstellung der Seide unter den Begriff der Kostbarkeiten beipflichten.

c) Stoffe und Kleidungsstücke.

Es ist erstaunlich und würde ohne die wirtschaftlichen Umwälzungen nach dem Weltkriege kaum verstanden werden, dass es überhaupt gerichtlicher Urteile bedurfte, um festzustellen, dass Stoffe und Kleidungsstücke *nicht* unter die Kategorie der Kostbarkeiten fallen. Wie wir sehen werden, handelt es sich auch ausschliesslich um Urteile deutscher Gerichte während den höchst kritischen Jahren 1919/23.

In einer grundlegenden Entscheidung erklärte das deutsche R.G. am 10. III. 20[31]) *Stoffe* als gewöhnliche Handelsware. Es handelte sich um einen 90 Meter starken Ballen Winterjoppen — und Broiséstoffe von einem Meter — Wert von 59 Mark.

Auch das *L.G. Elberfeld* sprach am 28. V. 20[32]) Stoffen die Kostbarkeitseigenschaft ab unter der überflüssigen Erwähnung, dass es verfehlt wäre bei Stoffen mit einem Kilowert von 170 Mk. von einem ungewöhnlichen Missverhältnis des Wertes zu Umfang und Gewicht zu sprechen. Am 7. VII. 20[33]) erklärte das *R.G.* in Bestätigung seiner Erkenntnis vom 10. III. 20, dass Kleiderstoffe keine Kostbarkeiten darstellen. Das *L.G. Bremen* sprach am 12. VII. 20[34]) Webwaren mit einem Kilowert von 224 Mk. die Kostbarkeitseigenschaften ab unter der Erwägung, dass das Sinken des Geldwertes eine starke Verteuerung aller Waren zur Folge hatte, niemand aber deswegen behaupten wolle, dass sich auch der Begriff Kostbarkeiten in demselben Umfange vergrössert habe. Im weitern erklärte das *L.G. Köln* am 21. II. 21[35]), dass Kleiderstoffe mit einem Kilowert von 293 Mk. keine Kostbarkeiten seien; ebenso *O.L.G. Kiel* am 21. IV. 21.[36]), Tuche mit

---

31) Kammergerichtsblätter 1920, S. 53.
32) Aktz. 3. o. 309/15.
33) E.E.E. Bd. 38/138.
34) Aktz. o. 4. 138/20.
35) Aktz. 12. o. 827/20.
36) Deutsche Konfektions-Ztg. 1921.

einem Kilowert von 300 Mk. sind keine Kostbarkeiten. Das *R.G.* sprach nochmals in zwei Entscheidungen Stoffen die Zugehörigkeit zu den Kostbarkeiten ab, so am 17. XII. 21 [37]) betreffend Tuche von einem Kilowert von 213 Mk. und am 7. X. 22 [38]) betreffend Tuche von einem Kilowert von 907 Mk.

Wie wir sahen hat kein einziges Gericht Stoffen die Kostbarkeitseigenschaft zugesprochen.

Für *Kleidungsstücke* können wir dies nicht mehr feststellen, denn die Urteile gehen hier stark auseinander. So erklärte das *L.G. Köln* am 11. II. 19 [39]) Damenkonfektion als Kostbarkeit. Das *L.G. Berlin* entschied am 29. IX. 19 [40]) dasselbe für Modewaren, jedoch mit der Erklärung, dass sich seine Entscheidung nicht so sehr darauf stütze, dass der Preis der betreffenden Mäntel so hoch sei, sondern vielmehr, weil jene kunstvoll gearbeitet und aus besonders seltenen Stoffen hergestellt seien. Dieser Erklärung ist nicht beizupflichten, denn wie wir in § 6 unserer Abhandlung sehen werden, muss die Prunk- und Ziereigenschaft gegenüber dem Gebrauchszweck stark überwiegen und die Sache zu etwas „ganz besonders Wertvollem" stempeln, bevor diese Eigenschaft für die Unterstellung unter die Kostbarkeiten von Bedeutung sein kann. Dass dies für Stoffmäntel niemals zutrifft, braucht nicht weiter erläutert zu werden. Trotzdem das L.G. Berlin somit erkannte, dass der aus kriegswirtschaftlichen Verhältnissen heraus zu erklärende Wert nicht zur Begründung der Kostbarkeitseigenschaft einer Sache ausreiche, erklärten *L.G. Köln* am 23. I. 20 [41]) und *L.G. Celle* am 29. VI. 20 [42]) Kleiderstücke bezw. Damengarderobe als Kostbarkeiten. Sogar das *R.G.* erklärte am V. II. 21 [43]), dass Damenmäntel mit einem Kilogramm-Bruttowert von 320 Mk. Kostbarkeiten darstellen können.

Zur gegenteiligen Erkenntnis kommen *L.G. Köln* am 14. V. 20 [44]) betreffend Damenmäntel und *L.G. Hannover* am 21. V.

---

37) Deutsche Konfektions-Ztg. 1921.
38) Aktz. 635/21 und Deutsche jurist. Wochenschrift 1923/372.
39) Aktz. I. U. 255/19.
40) Zeitschrift für Versich.-Wesen 1919, Nr. 46.
41) Aktz. 12. o. 236/19 und § 4 unserer Untersuchung.
42) Aktz. 2. U. 112/20.
43) Das Recht, Bd. 25/26, Nr. 1981.
44) Aktz. 12. o. 141/20.

20 [45]) betreffend Kleidungsstücke im Kilowert von 600 Mk.; das letztgenannte Gericht führt dabei aus: „Allgemein werden Kleidungsstücke, wie sie in den wohlhabenden Kreisen gebraucht werden, mit derartig hohen Preisen bezahlt. Sie verlieren dadurch nicht den Charakter als Gegenstände des allgemeinen Bedarfs, und der Begriff Kostbarkeiten lässt sich nach der allgemeinen Anschauung nicht für sie anwenden.“ Das Gericht ging dabei von der richtigen Erwägung aus, dass der hohe Preis seinen Grund nur in der Geringwertigkeit der deutschen Valuta hatte. Zu derselben Entscheidung kam auch das *L.G. Köln* am 25. VI. 20 [46]) in bezug auf Kleidungsstücke, und *L.G. Hachen* führt aus, dass, wenn man auch bei der Prüfung, ob ein Gut eine Kostbarkeit darstelle, von der weitfassenden Auslegung des R.G. oder Staub's ausgehe und unter Kostbarkeiten Gegenstände versteht, die im Verhältnis zu ihrem Umfang und ihrem Gewicht einen im Vergleich zu anderen Waren das gewöhnliche Mass übersteigenden Wert haben, und demgemäss, z. B. wertvolle Seidenwaren [47]), wertvolle Pelzwaren, vielleicht auch Damenkleider — weil aus Seide gefertigt und mit wertvollen Stickereien oder wertvollen Spitzen oder dergl. besetzt — als Kostbarkeiten bezeichne, können demnach Kleider und Wäsche schlechthin, insbesondere ein Herrenanzug und auch ein Smoking, nicht als Kostbarkeiten angesehen werden.

Wir stehen an dieser Entscheidung beizupflichten und möchten lieber mit Eger und Senckpiehl, Kleidungsstücke als ausgesprochene Gebrauchsgegenstände grundsätzlich und allgemein *nicht* als zu der Kategorie der Kostbarkeiten gehörig betrachtet wissen.

d) Leder und Lederwaren.

Wie wir sehen werden, bedurfte es in der Nachkriegszeit auch für Leder und Lederwaren (Stiefel) gerichtlicher Entscheide um festzustellen, dass es sich hier *niemals* um Kostbarkeiten handeln kann. Dies wurde auch von allen Gerichten, die eine diesbezügliche Entscheidung zu fällen hatten, erkannt. Vergleiche

---

45) Aktz. 2. o. 287/20/3.
46) Aktz. 12. o. 18/20.
47) Vergl. § 4 unserer Untersuchung.

hiezu: *L.G. Essen* 22. III. 20 [1]) (Schuhwaren); *L.G. Köln* 26. III. 20 [2]) (Leder); *L.G. Hannover* 22. VIII. 20 [3]) (Stiefel); *L.G. Bonn* 22. VI. 20 [4]) (Leder); *L.G. Köln* 2. VII. 20 [5]) (Schuhwaren); *L.G. Bremen* 12. VII. 20 [6]) (Stiefel); *L.G. Kiel* 9. VI. 21 [7]) (Leder); *R.G.* 21. IV. 22 [8]) (Leder).

e) Felle, Pelze und Pelzwaren.

Mit den Rauchwaren kommen wir wieder zu einer vielumstrittenen Warengattung. Die Frage ihrer Unterstellung unter den Begriff der Kostbarkeiten hat schon vor dem Krieg und erst recht während und nach demselben Anlass zu Streit und Klage gegeben. Es liegen Entscheide verschiedener deutscher und französischer Gerichte vor. Das erste Gericht, welches glaubte Pelzen die Kostbarkeitseigenschaft zusprechen zu müssen, war das *deutsche R.G.* in seiner Entscheidung vom 18. I. 11 [9]). Es handelte sich um einen Zobelpelzmantel im Werte von 26 800 Fr., welchem durch das L.G. Danzig in Anbetracht dass es sich um einen Bekleidungsgegenstand handelt, die Kostbarkeitseigenschaft abgesprochen wurde. Das R.G. ist nicht der Meinung, dass Kleidungsstücke im Sinne der Ausführungsbestimmungen zu Art. III I.Ü.E. unter keinen Umständen zu den Kostbarkeiten gerechnet werden dürfen, vielmehr hält es dafür, dass auch bei ihnen gefragt werden müsse, ob sie eher Prunk- und Zierstücke sind als gewöhnliche Bekleidungsgegenstände und demnach ihr Wert (auch Kunstwert) in argem Missverhältnis stehe zu dem Umfang und zu dem Gewicht der Sendung. Obschon Senckpiehl (Eisenbahntransportgeschäft S. 213) und Eger (I.Ü.E. S. 28) Pelze und Pelzwaren ausdrücklich *nicht* zu den Kostbarkeiten gerechnet wissen wollen, erklärte das R.G. den Zobelpelzmantel in Anbetracht seines überaus hohen Wertes und seinem vorwie-

1) Aktz. 20. 711/19.
2) Aktz. 12. o. 50/20.
3) Hannover-Tagblatt vom 20. VIII 20.
4) Aktz. 1. o. 326/20.
5) Aktz. 12. o. 211/20.
6) Aktz. o. 4. 107/20.
7) Zeitschrift für Versich.-Wesen 1921/105.
8) Zeitschrift für Versich.-Wesen Nr. 22 vom 31. V. 22.
9) R.G.-Entsch. Bd. 75/190 und E.E.E. Bd. 28/79.

genden Charakter als Schau- und Prunkstück als eine Kostbarkeit.

Von weiteren Gerichtsentscheidungen, welche Rauchwaren als Kostbarkeiten erklärten, sind uns nur noch zwei Nachkriegszeit-Entscheidungen, eine des *L.G. Dresden* vom 31. V. 20 [10]) und eine des *R.G.* vom 22. II. 22 [11]) bekannt, wo in Berücksichtigung der herrschenden wirtschaftlichen Krisis Felle als Kostbarkeiten bezeichnet wurden. Interessanter dürften die Urteile sein, welche der Wirklichkeit mehr Rechnung tragen und den von der Eisenbahn gerne vertretenen Standpunkt verwerfen, d. h. Rauchwaren die Kostbarkeitseigenschaft absprechen.

Als erste Entscheidung wäre diejenige des *Appellhofes Amiens* vom 3. VI. 05 [12]) zu nennen. Ein Astrachanpelzmantel im Werte von 1100 Fr. war auf der Strecke Paris-Soisson verloren gegangen. Das Handelsgericht von Soisson hat die Kostbarkeitseinrede der Eisenbahn geschützt und den Pelzmantel als Kostbarkeit erklärt. Der Appellhof Amiens dagegen hat das Urteil aufgehoben und den Pelzmantel als eine nicht unter die Bestimmungen für Kostbarkeiten fallende Warengattung bezeichnet. In der Begründung hob das Gericht hervor, dass nicht jeder Gegenstand bloss um des ihm innewohnenden Wertes willen zu den Kostbarkeiten gerechnet werden könne. Pelze können in keinem Falle neben Sachen wie „Edelsteine und Kunstgegenstände, Statuen und Gemälde etc." gestellt werden; auch nicht neben Broderien und Spitzen, welche in den Ausführungsbestimmungen zu Art. III I.Ü.E. im Sinne von *Kunstsachen* erwähnt sind. Ein solcher Pelzmantel sei weder nach seiner Natur noch nach seinem Werte eine Kostbarkeit im Sinne des Übereinkommens.

Das *R.G.* erklärte am 8. II. 11 [13]), dass die bejahte Kostbarkeitseigenschaft einer Zobelpelzboa nicht auf „Seltenheit" zurückführbar sei, denn als „selten" könne ein Fell nur bezeichnet werden, wenn dessen Wiederbeschaffung besonders schwierig sei weil es wenig vorkomme. Dies sei aber für Zobelboas nicht der Fall, da solche von Damen der vermögenden Kreise häufig getragen und von den Pelzhändlern der Großstädte auf Lager ge-

[10]) Vergl. Katz, Kostbarkeiten im Frachtrecht.
[11]) Aktz. 2. o. 22/20.
[12]) E.E.E. Bd. 22/360.
[13]) E.E.E. Bd. 28/96.

halten werden. Lehrreicher ist die Entscheidung des *L.G. Naumburg* vom 4. X. 12 [14]) (welche dann am 2. V. 13 [15]) durch die bekannte Entscheidung des R.G. ihre Bestätigung fand). Das Gericht gibt in Berufung auf die Entscheidung des R.G. zu, dass Zobelfelle an sich eine Kostbarkeit darstellen können, konstatiert aber, dass die übereinstimmende Willensmeinung der Bahn und der am Rauchwarenhandel beteiligten Befrachter sich dahin geoffenbart habe, dass Rauchwaren auch bei hohem Werte nicht als Kostbarkeiten zu behandeln sind. Als Beweis führt das Gericht die jahrelange Übung an, wonach die Befrachter die Deklaration der Rauchwaren-Sorten im Frachtbrief unterlassen und die Bahn somit im Unklaren gelassen habe, ob es sich um gering- oder hochwertige Felle handelt. Dazu kommt endlich, dass der Beklagte trotz Nichtbeachtung der Kostbarkeitsbestimmungen in Verlustfällen Ersatz geleistet hat, ohne aus jener Frage, ob die verlorenen Rauchwaren Kostbarkeiten gewesen seien, jemals einen Einwand herzuleiten. Es genügt, auf die 57 Entschädigungsfälle allein aus der Zeit von Anfang 1909 bis Mitte 1911 hinzuweisen, welche sich im Tarifkommissionsprotokoll aufgezählt finden um zu beweisen, dass der Beklagte durch die ständige *Verkehrsübung* gebilligt und dadurch weiterhin veranlasst habe, dass im Handelsverkehr hochwertige Felle im Frachtbrief *nicht* als Kostbarkeiten bezeichnet, überhaupt nicht als solche behandelt wurden. Demnach seien solche Felle der tatsächlichen Übung und der Auffassung des Verkehrs entsprechend nicht als Kostbarkeiten anzusehen.

Es ist interessant zu sehen und bestätigt unsere anfangs dieses Paragraphen gemachte Bemerkung betreffend die sogenannte „Rechtssicherheit", wie das O.L.G. einerseits in Berufung auf die reichsgerichtliche Begriffsauslegung das Vorliegen einer Kostbarkeit bejaht, anderseits aber der tatsächlichen Übung und der Verkehrsauffassung recht gibt. Das O.L.G. zog es somit vor, sich lieber in seiner Auslegung zu widersprechen — wenigstens vom Standpunkte dieser Arbeit aus betrachtet — als augenscheinlich anders zu entscheiden als es die Praxis des Obersten Gerichtshofes verlangt. Zu begrüssen ist jedenfalls, dass den Handels-

14) Zeitschrift für Versich.-Wesen 1918, Nr. 37.

15) Sped.- und Schiff.-Ztg. 1913, S. 257 und Jurist. Wochenschrift 1913, S. 875.

und Verkehrsauffassungen gegenüber der reichsgerichtlichen Verhältnismässigkeitsrechnung der Vorzug gewährt wurde. Wie schon angedeutet, bestätigte das *R.G.* am 2. V. 13 [16]) das Urteil des O.L.G. Naumburg. Die Begründung ist vorwiegend dieselbe, welche das O.L.G. gegeben hat.

In ähnlicher Weise wie schon der Appellhof Amiens am 3. VI. 05 [17]) sprach das *Tribunal de commerce de la Seine* zu Paris am 27. VI. 12 [18]) Pelzen die Kostbarkeitseigenschaft im Sinne der Ausführungsbestimmungen zu Art. III I.Ü.E. ab. Das Gericht führt aus, dass der rechtskräftige Tarif genau und wörtlich ohne Ausdehnung angewendet werden müsse und da dort Pelze und Pelzwaren nicht aufgezählt sind, können sie für den internationalen Transport unmöglich als Kostbarkeiten betrachtet werden. Das *L.G. Halle* kam am 18. I. 21 [19]) zu derselben Entscheidung betreffend Persianer- und Fuchsfelle. Das *R.G.* entschied am 8. VI. 21 [20]) in demselben Sinne betreffend eine Kiste Rauchwaren von 100×75×60 cm und einem Gewicht von 82 kg. Der Inhalt bestand aus Kaninchenfellen, Schirasfellen, Iltisfellen, Fuchsfellen samt gefärbten Fuchsschweifen. Der Wert war auf 22,245 Mk. deklariert. Das R.G. wies aber die Klage, wie es die Vorinstanz, das L.G. und das O.L.G. Dresden, schon taten, nicht darum ab, weil es die betreffenden Pelzwaren nicht als Kostbarkeiten hätte gelten lassen, sondern weil der damalige Eisenbahngütertarif (gültig vom 1. Sept. 1914) verlangte, dass Kostbarkeiten im Frachtbrief ausdrücklich als solche zu bezeichnen seien. Das war aber im streitigen Falle nicht geschehen.

Bedeutend lebenswahrer als seine sonstigen Entscheidungen ist die Entscheidung des *R.G.* vom 9. II. 27 [21]). Der Tatbestand war folgender: Am 12. und 30. Oktober, 17., 20. und 25. November 1924 waren in Leipzig von verschiedenen Absendern 5 Pakete mit Pelzwaren und Fellen als Eilgut aufgegeben worden. Keines dieser 5 Pakete ist am Bestimmungsorte angekommen.

---

[16]) Sped.- und Schiff.-Ztg. 1913, S. 257 und Jurist. Wochenschrift 1913, S. 875.

[17]) E.E.E. Bd. 22 (1906) S. 311.

[18]) E.E.E. Bd. 29, S. 313.

[19]) Aktz. 2. o. 302/1914.

[20]) Zeitschrift für den internat. Eisenbahn-Transport, Bd. 30/147.

[21]) Zeitschrift für den internat. Eisenbahn-Transport, Bd. 35/313.

Die Absender verlangten nun von der Bahn Ersatzansprüche und stützten die Klage darauf, dass die 5 Pakete von Bahnbeamten gestohlen worden seien. Der Kilowert der Pakete betrug 168, 104, 122, 154 und 79 Goldmark. Das L.G. Leipzig erklärte den Anspruch als gerechtfertigt. Das O.L.G. Dresden dagegen wies die Klage ab. Das R.G. als Revisionsinstanz stellte die landesgerichtliche Entscheidung wieder her. Das Gericht hob in erster Linie hervor, dass es sich um minderwertige Felle (Kaninchen- und Maulwurf-, sowie Fohlenfelle) gehandelt habe, die nach den allgemeinen Auffassungen des Verkehrs niemals als Kostbarkeiten betrachtet werden könnten. Es gehe nicht an, eine Ware bloss deshalb als Kostbarkeit zu bezeichnen, weil ihr Wert im Verhältnis zu Umfang und Gewicht ein ungewöhnlich hoher ist und *die Anschauungen des Handels und Verkehrs und überhaupt die allgemeinen Lebensauffassungen* gänzlich ausser Betracht zu lassen. Handelt es sich also darum, ob ein Gut nach Umfang und Gewicht im Verhältnis zu andern Gütern besonders wertvoll sei, so wird stets mitzuprüfen sein, ob man das Gut auch *nach der allgemeinen Lebensanschauung* noch als Kostbarkeit bezeichnen kann.

Wie wir sehen, hat die Praxis des deutschen R.G. mit diesem Urteil dem Leben und den allgemeinen Verkehrsanschauungen mehr Rechnung getragen als je zuvor. Bestand auch kein Zweifel, dass derartig minderwertige Felle auch nach dem bekannten relativen Maßstab des R.G. nicht als Kostbarkeiten hätten bezeichnet werden können, so sind immerhin die ausgesprochenen „allgemeingültigen Regeln“ zur Feststellung der Kostbarkeitseigenschaft höchst begrüssenswert. Der Richer hat somit auf die *durchschnittliche Lebensanschauung und die Handels- und Verkehrssitten* abzustellen; diese lassen sich stets feststellen, wenn auch nicht immer ohne Mühe und geben der Untersuchung über die Unterstellung eines Gegenstandes unter die Kostbarkeiten die einzig möglichen und wirklichkeitsgetreuen Grundlagen.

f) Spitzen und Stickereien.

Inwieweit Spitzen und Stickereien als Kostbarkeiten angesprochen werden können, musste zweimal vom *deutschen R.G.* entschieden werden. Das erste Urteil wurde von ihm am 9. 11.

18 [22]) gefällt. Es handelte sich um einen 35 Kilo schweren Koffer, welcher Stickereimuster, Spitzen und handgestickte Wäsche enthielt. Der Wert betrug damals 13,822 Mk. Da es sich um den nationalen Verkehr handelte (Strecke München-Köln), ging das Gericht von der Bestimmung des § 54 der deutschen E.V.O. aus, welche wie im internationalen Verkehr die Ausführungsbestimmungen zu § 3 des I.Ü.E. als Beispiele für Kostbarkeiten unter anderem auch „besonders wertvolle Spitzen und besonders wertvolle Stickereien" nennt. Der Berufungsrichter betonte mit Recht, dass es im wesentlichen eine *Tatfrage* sei, ob einer Stickerei die Eigenschaft einer „besonders wertvollen" zuzuerkennen sei. Das Gericht führt dann wörtlich aus: „Die allgemeine Verkehrsanschauung sollte jedoch eine entscheidende Rolle spielen". Der Richter habe ferner nach pflichtmässigem Ermessen darüber zu befinden, ob er der Hilfe eines Sachverständigen bedarf. Das Gericht erklärte dann die vorliegenden Spitzen und Stickereien als Kostbarkeiten, nachdem es das Gutachten eines Sachverständigen gehört, der sich dahin geäussert hatte, dass es sich im vorliegenden Falle zwar nich um die feinste Spitzenarbeit handle, sondern um Spitzenarbeit zweiten Ranges, denen aber mit Rücksicht auf die Höhe des Preises die Eigenschaft von besonders wertvollen Spitzen beizumessen sei. Im übrigen lief der Beweisantrag des Klägers im wesentlichen darauf hinaus, was man im *Spitzen*handel als ganz besonders wertvolle Spitze ansehe, was also im Spitzenhandel unter den an sich wertvollen Spitzen als das „Allerhervorragendste" gelte. Dass der Ausdruck „besonders wertvolle Spitzen und besonders wertvolle Stickereien" in diesem Sinne von der E.V.O. zu verstehen sei, wurde aber vom R.G. verneint, indem es seinen Standpunkt folgendermassen darlegte:

„Bei der Prüfung der Frage, wann Spitzen und Stickereien die Eigenschaft einer besonders wertvollen beizumessen ist, muss doch darauf Gewicht gelegt werden, dass sie im Zusammenhange mit Edelmetallen, Edelsteinen, echten Perlen und Pretiosen sowie anderen Kostbarkeiten genannt werden. Die Bahnverwaltung soll durch die hier fragliche Bestimmung davor geschützt werden, dass sie bei Verlust von Sendungen, in denen sich solche ungewöhnlich wertvolle Gegenstände befinden, mit unverhältnis-

---

22) R.G.-Entsch. Bd. 94, S. 115.

mässig hohen Schadenersatzansprüchen, mit denen man bei gewöhnlichen Sendungen nicht rechnet, belastet wird; es soll ihr in solchem Falle freistehen, die Beförderungsbedingungen im Tarife zu bestimmen und die Beförderung als Gepäck überhaupt abzulehnen, wenn der Wert oder das Interesse an der Lieferung mit mehr als 5000 Mk. angegeben wird. Wenn nun auch aus der Befugnis der Eisenbahnverwaltung die Gepäckbeförderung abzulehnen, falls der Wert oder das Interesse an der Lieferung mit mehr als 5000 Mk. angegeben wird, keineswegs gefolgert werden kann, dass alle Gegenstände, welche diesen Wert übersteigen, zu den im § 54 aufgeführten Kostbarkeiten zu rechnen sind, so ist doch auf der anderen Seite klar, dass die Eisenbahnverwaltung nicht nur die wertvollsten Spitzen ersten Ranges von der freien Versendung ausschliessen wollte, sondern bereits solche Spitzen, die verglichen mit Gütern, die sonst zur Gepäckbeförderung zugelassen sind, einen unverhältnismässig hohen Wert haben. Auch wenn es sich bei den hier fraglichen Spitzen, was übrigens nicht festgestellt ist, um solche handeln sollte, die von Heimarbeitern in Oberfranken hergestellt sind, schliesst das nicht aus, dass sie mit einem ungewöhnlichen Masse von Kunstfertigkeit angefertigt sind, wofür schon, wie der Berufungsrichter mit Recht hervorhebt, der unverhältnismässig hohe Preis spricht. Den Gegensatz zu den besonders wertvollen Spitzen (wobei der Ton nicht auf besonders, sondern auf *wertvoll* zu legen ist) bildet die *nicht* besonders wertvolle Spitze."

Dieser Argumentierung können wir nun, vom Standpunkt dieser Arbeit aus, nicht Folge leisten. Gerade die Nebeneinanderstellung von Edelsteinen, echten Perlen, Pretiosen, Kunstgegenständen usw. mit „besonders wertvollen Spitzen und besonders wertvollen Stickereien" gibt deutlich zu erkennen, dass nur *besonders* wertvolle Waren dieser Art als Kostbarkeiten bezeichnet werden können. Spitzen und Stickereien sind aber auch namentlich dann *besonders* wertvoll, wenn sie mit Perlen, Pretiosen und dergleichen behangen sind, oder wenn sie vermöge ihrer *kunstgewerblichen Arbeit* einen besonders hohen Wert (also auch Kunstwert) erlangt haben, so dass sie aus der Gattung der gewöhnlichen Handelsgüter ausscheiden [23]).

---

23) Vergl. Entsch. des schweiz. B.G. Bd. 49/91 betr. Chinin.

Die Meinung, dass Spitzen und Stickereien auch in den Ausführungsbestimmungen zu Art. III des I.Ü.E. im Sinne von Kunstsachen genannt sind, sprach, wie wir bereits sahen, auch der Appellhof von Amiens aus [24]). Das *L.G. München* sprach am 27. III. 18 [25]) Stickereimustern und das *L.G. Köln* am 16. I. 20 [26]) spitzenbelegter Konfektion in Verkennung der allgemeinen Verteuerung und der darauf beruhenden Wertsteigerung diesen *nicht besonders* wertvollen Spitzen die Kostbarkeitseigenschaft zu. Das *R.G.* verneinte aber in seiner zweiten Entscheidung am 4. V. 21 [27]) die Zugehörigkeit von Baumwollstickereien zu den Kostbarkeiten. Das Gericht zog dabei mit vollem Recht in Erwägung, ob der Wert des Gutes im Vergleich mit andern Waren aussergewöhnlich gestiegen sei, oder ob nicht lediglich eine Wertsteigerung vorliege, die mit der allgemeinen Verteuerung fast aller Waren annähernd Schritt gehalten habe. In letzterem Falle könne nicht angenommen werden, dass eine Ware, die bisher gewöhnliches Handelsgut war und zu den Bedarfsgegenständen gehörte, nun lediglich infolge dieser *allgemeinen* Preissteigerung zu einer Kostbarkeit in handelsrechtlichem Sinne werde.

g) Federn und Teppiche; Porzellan.

Ob *Schmuckfedern* im Sinne der Ausführungsbestimmungen zu Art. III I.Ü.E. zu den Kostbarkeiten zu zählen sind, hatte das *O.L.G. Wien* am 30. X. 09 [28]) festzustellen. Es handelte sich um Indian-Marabuschmuckfedern von einem Wert von 400 Kr. per 100 kg. Das Gericht liess sich von der Erwägung leiten, dass es dem gewöhnlichen Sprachgebrauch widerspreche, ein Gut bloss deshalb als kostbar zu bezeichnen, weil es teuer sei; namentlich sei dieser Unterschied bei gewöhnlichen Handelswaren festzuhalten. Als solche müssten aber Schmuckfedern *jeder Art* bezeichnet werden, wenn sie nicht etwa mit Gold und Edelsteinen oder sonstigen Edelmetallen oder echten Perlen durchwirkt sind. Dies gehe schon aus der Stellung der Worte „und andere Kostbarkeiten" nach dem Worte „Pretiosen" hervor, dass diese Worte *nur*

---

24) Vergl. E.E.E. Bd. 22/361. Entsch. betr. Pelzen.
25) Aktz. I. 541/17.
26) Aktz. 12. o. 256/19.
27) Hessische Rechtspr. 1921, S. 83.
28) E.E.E. Bd. 28/162.

in ausschliesslicher Beziehung auf das unmittelbar vorangehende Wort „Pretiosen" gebraucht sind, ferner werde Gesagtes noch durch den Umstand erhellt, dass nach den Worten „und andere Kostbarkeiten" noch Kunstgegenstände und Antiquitäten usw. aufgezählt werden. Der Auffassung, dass nicht mit Pretiosen durchwirkte Schmuckfedern weder eine Seltenheit noch ein besonderer Luxus- und Prunkgegenstand im Sinne des Gesetzes sind, dürfte beizutreten sein.

Das *O.L.G. Hamburg* hat am 18. IX. 19[29]) *Perserteppichen* die Kostbarkeitseigenschaft abgesprochen. Das Gericht ging dabei vor allem von der damals in Deutschland üblichen „Verhältnismässigkeitsrechnung" aus und prüfte somit, ob das Gut im Verhältnis zu seinem Umfang und Gewicht einen besonders hohen Wert habe. Die Perserteppiche hatten bei einem Wert von 4000 bzw. 4600 Mk. und den Massen 3,25×2,50 und 3,70×2,71 m ein Gewicht von 25—30 kg. Der Kilogrammwert betrug demnach 153 Mk. und 161 Mk.; aus diesem Grunde wurden mit Fug und Recht in Anbetracht der damaligen ungeheuren Geldentwertung die Teppiche als gewöhnliche Handelsware bezeichnet. Das R.G. schloss sich als Revisionsinstanz dieser Ansicht an, erklärte jedoch, dass nicht die ausgebreitete Form des Gutes als massgebend zu erachten sei, sondern jene, in der das Gut verpackt zur Aufgabe kam. Wenn aber hier das O.L.G. die Masse der Teppiche in ausgebreitetem Zustande zugrunde legte, so liege darin trotzdem keine Verkennung der Kostbarkeitsqualifikation der betreffenden Teppiche.

Zu einer anderen Entscheidung kam der *Appellationshof von Pau* am 3. VII. 06[30]). In Frage stand ein altertümlicher Teppich „Teniers", auf welchem eine Gruppe von Personen und im Mittelpunkt ein Medaillon künstlerisch dargestellt waren. Der Wert betrug in der Vorkriegszeit Fr. 4750.—. Stofflich betrachtet ist dieser Teppich nichts anderes als eine Broderie auf Stramin, wozu man Wolle und auch Wolle mit Seide gemischt verwendete und dessen Wirkung im Glanze seiner Farben und im Reichtum der Zeichnung als Ornamentik liegt. Anderseits aber muss das Gut mit Rücksicht auf seinen grossen *Kunstwert* und seinen hohen Preis als ein wirkliches Kunstwerk betrachtet werden.

[29]) Hans. Gerichts-Ztg. 1920 Heft 8 und das Recht 1920, Nr. 1613.
[30]) Zeitschrift für den internat. Eisenbahn-Transport 1907/261.

Dieser Einordnung von altertümlichen Luxusteppichen unter die Kunstgegenstände oder Kunstaltertümer ist ohne Bedenken beizupflichten.

Von denselben Erwägungen aus wurde *Porzellanwaren* die Kostbarkeitseigenschaft vom O.L.G. Dresden am 28. III. 27 [31]) zugesprochen, da es sich dabei um Handelsgegenstände eines Kunst- und Antiquitätengeschäftes handelte. Wir möchten dieser Entscheidung jedoch nur mit der Einschränkung beitreten, welche Lehmann-Ring [32]) in seiner Definition der Kunstgegenstände gibt, nämlich dass die betreffenden Kunstgegenstände nicht den Charakter gewöhnlicher Dutzendware besitzen dürfen. Im weitern wird auch hier auf die allgemeinen Auffassungen des Lebens und des Verkehrs abzustellen sein.

h) Tabakwaren.

Zu welch einer Kalamität des Verkehrslebens und der Rechtssicherheit Deutschlands die Unsicherheit über den Begriff „Kostbarkeiten" im Frachtverkehr in der Nachkriegszeit führte, ersehen wir wieder deutlich aus den Entscheidungen des *O.L.G. Dresden,* welches dreimal nacheinander [32]) Zigaretten die Kostbarkeitseigenschaft zusprach. Das O.L.G. ging dabei lediglich von der Erwägung aus, dass der Wert einer Sendung von 780,40 Mk., einem Gewicht von 90 kg und einem Umfang von 71×49×76 cm in keinem normalen Verhältnis stehe. Das Gericht fand es dabei nicht für nötig, die allgemeinen Verkehrsanschauungen und die Übungen der beteiligten Handelskreise mit zu berücksichtigen. Eine solche lebensfremde Auslegung muss scharf verurteilt werden. Sie befindet sich, indem einer starren Verhältnismässigkeitsrechnung die Ausschliesslichkeit gewährt wurde, mit den Verkehrsauffassungen, dem Leben, in argem Widerspruch. Diesen drei Urteilen stehen auch eine Fülle von Entscheidungen gegenüber, welche der Wirklichkeit und der allgemeinen Preissteigerung mehr Rechnung tragend, die Tabakwaren von der Zugehörigkeit zu der Klasse der Kostbarkeiten ausschliessen; es sind uns die folgenden bekannt: *L.G. Königsberg* am 28 IV. 20 [33]);

---

31) Vergl. Katz, Frachtrechtliche Kostbarkeiten.

32) Vergl. Drucker, S. 41.

33) Das Recht, Bd. 25/26 (1921) Nr. 651.

L.G. Duisburg am 20. IV. 20[34]; *L.G. Köln* am 23. IV. 20[35]; *L.G. Duisburg* am 5. V. 20[35]; *L.G. Köln* am 14. V. 20[36]; *L.G. Düsseldorf* am 23. VI. 20; *L.G. Hamburg* am 5. II. 20[37]; *L.G. Hamburg* am 23. VI. 20[38]; *O.L.G. Hamburg* am 27. IX. 20[39].

Das *R.G.* erklärt als Revisionsinstanz ebenfalls am 8. I. 21[40], dass Zigarren und Zigaretten im Werte von 300—422 Mk. das Kilogramm *nicht* als Kostbarkeiten betrachtet werden können. Das Gericht führte dabei aus, dass die Wertsteigerung der Tabakwaren mit der allgemeinen Verteuerung fast aller Waren annähernd Schritt gehalten habe. Bei Berücksichtigung dieses Umstandes lasse sich aber das Verhältnis des Wertes zu Umfang und Gewicht nicht mehr als aussergewöhnlich bezeichnen. Es fehle somit der verloren gegangenen Sendung an einer wesentlichen Vorbedingung, damit man sie als Kostbarkeit erklären könnte.

Der Unterstellung der Tabakwaren unter den Begriff der Kostbarkeiten spricht schon, vom Standpunkte dieser Arbeit aus betrachtet, die Tatsache allein entgegen, dass es sich bei Zigarren und Zigaretten um *Verbrauchsgegenstände* handelt. Demnach können Tabakwaren, so vorzüglich sie auch für den Kenner sein mögen, niemals als Kostbarkeiten angesehen werden.

i) Ölgemälde.

Das *R.G.* erklärte bereits am 7. II. 1885[41], dass schon nach dem gewöhnlichen Sprachgebrauch nicht nur diejenigen Gegenstände zu den Kostbarkeiten zählten, deren Stoff besonders wertvoll sei (sogenannte Pretiosen), sondern auch Gegenstände mit hohem Kunstwert. Von dieser Erwägung ausgehend erklärte das Gericht ein Ölgemälde, obschon es aus nicht kostbarem Stoff gefertigt war, als eine Kostbarkeit. Selbstverständlich gilt dies nicht für jedes Ölgemälde. Es wurde auch in der Tat am 24. IX. 1892[42]

---

34) Sped.- und Schiff.-Ztg. 1920/602.
35) Sped.- und Schiff.-Ztg. 1920/603.
36) Vergl. auch L.G. Kiel 31. VI. 20.
37) Hans. Gerichtsztg. 21/61.
38) Hans. Gerichtsztg. 21/153.
39) Hans. Gerichtsztg. 21/153.
40) R.G.-Entsch. Bd. 101/84.
41) R.G.-Entsch. Bd. 13, S. 36.
42) Bolze 14/203.

einem Ölgemälde vom *R.G.* die Kostbarkeitseigenschaft abgesprochen. Die Herausarbeitung des Begriffes „Kunstwert" und die Behandlung der Wechselbeziehungen zwischen Kostbarkeiten und Kunstgegenständen haben wir einem besonderen Paragraphen vorbehalten. Vergleiche § 6b unserer Abhandlung.

k) Chemikalien.

Hinsichtlich ihres oft hohen Wertes und ihrer gelegentlich relativen Seltenheit haben die Chemikalien auch schon, behufs ihrer Unterstellung unter den Begriff der Kostbarkeiten, Ungewissheit hervorgerufen. So entschied das *O.L.G. Hamburg* am 26. IX. 19 [43]) „mit Rücksicht auf den verhältnismässig hohen Kilogrammwert", dass Vanille und Cumarin Kostbarkeiten seien.

Demgegenüber hat das *O.L.G. Hamburg* in seiner Entscheidung vom 24. VI. 21 [44]) Chinin die Kostbarkeitseigenschaft abgesprochen. Zu derselben Entscheidung kam am 6. VI. 22 [45]) das *schweiz B.G.* Es handelte sich darum, ob eine Kiste Chinin im Werte von 20 500 Fr. eine Kostbarkeit im Sinne der Ausführungsbestimmungen zu Art. 3 I.Ü.E. darstelle. Das schweiz. B.G. schloss sich bei seiner Beurteilung dem Sprachgebrauch und der Verkehrssitte an und erklärte, dass es nicht genüge dass ein Gegenstand „teuer" sei, um ihn schon deshalb als Kostbarkeit erklären zu können; es sei überdies erforderlich, dass er selten vorkomme und nicht zu den Bedarfsartikeln der gewöhnlichen menschlichen Wirtschaft gehöre. Chemikalien seien deshalb allgemein, auch wenn sie infolge des Marktes einen noch so hohen Wert haben, keine Kostbarkeiten — weder nach der Verkehrssitte noch nach dem landläufigen Sprachgebrauch.

l) Films.

Die Frage ob Films als Kostbarkeiten zu betrachten sind ist von erheblicher praktischer Bedeutung. Das erste Gericht, welchem Gelegenheit geboten wurde, sich über diese Frage auszusprechen ist das *L.G. Königsberg.* In seiner Entscheidung vom 27. II. 12 [46]) hat das O.L.G. die Frage verneint. Es ging dabei

[43]) Das Recht 1920 und Hans. Gerichtsztg. 1920, Heft 7.

[44]) Verkehrsrechtliche Rundsch. 2/155.

[45]) Zeitschr. für den internat. Eisenbahn-Transport 1922/77.

[46]) Jurist. Monatsschrift für Posen, Westpreussen und Pommern, Nr. 3/4, S. 41.

jedoch von der irrtümlichen Vorstellung aus, ein Film von 1200 m Länge müsste einen sehr erheblichen Raum eingenommen haben und somit stehe sein Wert von 12 000 Mk. in keinem eine Kostbarkeit bedingenden Missverhältnis zu Umfang und Gewicht. Den Ausführungen des Gerichtes betreffend den Kunstwert der Films ist beizupflichten. Doch werden wir die näheren Ausführungen betreffend die Frage, inwieweit Films Kunstgegenstände sind, dem Paragraphen 6b dieser Abhandlung vorbehalten.

Das *R.G.* [47]) gelangte in seiner Entscheidung vom 10. I. 13 [48]) zu demselben Ergebnis und sprach Films die Kostbarkeitseigenschaft ab. Das *O.L.G. Hamburg* erklärte am 22. IX. 18 [49]) einen Film von 99.5 kg Gewicht und einer Länge von 907 m bei einem Werte von 713.25 Mk. als nicht unter den Begriff der Kostbarkeiten fallend, denn der Wert des Gutes sei weder gegenüber dem Gewicht noch gegenüber dem Umfange der Sendung aussergewöhnlich hoch. Das Gericht weist weiter daraufhin, dass zu dem Missverhältnis zwischen dem Wert zu Umfang und Gewicht eines Gutes noch eine besondere *Eigentümlichkeit* hinzukommen müsse, um die Sendung zu einer Kostbarkeit zu stempeln. So z. B. die schon oft erwähnte „Luxuseigenschaft", wobei der Erwerb einen Luxusaufwand bedeute (z. B. perlenbestickte Teppiche, besonders wertvolle Spitzen und Stickereien usw.) oder dann eine gewisse *Seltenheit* (z. B. Perlen und Edelsteine usw.). Ein Filmpositiv, welches jederzeit auf mechanischem Wege wiederhergestellt werden kann, ist aber sicher keine Seltenheit, wenn schon seine Erzeugung erhebliche Kosten verursacht. Diese Auslegung dürfte auch mit den Verkehrsanschauungen übereinstimmen, denn das Filmpositiv ist eine Ware, ein Gebrauchsgegenstand, und Gebrauchs- und Verbrauchsgegenstände bilden, wie dies auch von den meisten Schriftstellern anerkannt wird, gerade den Gegensatz zu den Kostbarkeiten, wenigstens wenn nicht wie schon erwähnt, ihre „Luxuseigenschaft" überwiegt.

Anderer Meinung war das *O.L.G. Kiel* am 31. X. 18 [50]). Es handelte sich um eine 9 kg schwere Filmsendung im Werte von 1162 Mk. Ferner *O.L.G. Köln* am 8. X. 17, und was uns mehr

47) So auch O.L.G. Düsseldorf am 30. VI. 20.
48) E.E.E. 29/444.
49) E.E.E. 37/157.
50) O.L.G. Rechtspr. 38/213.

interessiert, das *deutsche R.G.* am 16. XI. 18[51]). Eine Kiste, welche den photographischen Filmabzug des Originalfilms „Der Meineid-Bauer" enthielt, war an ihrem Bestimmungsort nicht angekommen und musste als abhanden gekommen betrachtet werden. Das R.G. erklärte nun in bezug auf die Kostbarkeitseigenschaft dieses Films, der, in eine Kiste von 35×35×25 cm verpackt, ein Gewicht von 15 kg und einen Wert von 3500 Mk. hatte, dass ein auffälliges Missverhältnis im Hinblick auf den Wert zur Grösse und zum Gewicht des Frachtgutes bestehe, das die Sendung zu einer Kostbarkeit erhebe. Das Gericht lässt es dabei dahingestellt, ob der in Verlust geratene Film ein Kunstgegenstand gewesen sei, da es sich bei ihm nicht um die ursprüngliche Filmaufnahme, sondern um einen der vielen fabrikmässig ohne künstlerische Betätigung auf rein mechanisch-technischem Wege hergestellten Filmabzüge gehandelt habe. Dagegen weist das Gericht auf sein Urteil vom 10. I. 13[52]) hin, wo es Films die Kostbarkeitseigenschaft absprach und erklärte dabei, dass dies lediglich aus dem Grunde geschehen sei, weil der Kilogrammwert des damals abhanden gekommenen Films bloss 97 Mk. betragen habe. Der Kilogrammwert des Filmabzuges des „Meineid-Bauers" betrage aber 233 Mk. Zu was für Begriffsverirrungen diese „Verhältnismässigkeitsrechnung" noch weiterhin führte, ersehen wir aus einem Urteil des *O.L.G. Hamburg* vom 22. I. 19[53]). Das Gericht spricht dort zwei Kisten mit Films von je 40 cm Höhe, Breite und Länge im Gewicht von 30—40 kg und einem Gesamtwert von 3350 Mk., einem Kilogrammwert von 83,75 bis 111,66 Mk. die Kostbarkeitseigenschaft ebenfalls zu, indem es aber in derselben Entscheidung den Kunstwert der in Frage stehenden Filmsendungen stark anzweifelt.

Zu ähnlichen Entscheidungen kamen weiter das *O.L.G. Düsseldorf* am 5. III. 1919[54]) und das *O.L.G. Frankfurt* am 12. XII. 1919[55]). Das R.G. bestätigte seine Ansicht nochmals

---

[51]) R.G.-Entsch. Bd. 94/119.

[52]) E.E.E. 29/444.

[53]) Ebenfalls so R.G. am 8. I. 21 betr. Films von 21 kg und einem Wert von 8000 Mk.

[54]) E.E.E. Bd. 37/227.

[55]) Aktz. 2. U. 159/19.

[56]) Das Recht 1920, Nr. 58.

in seinem Urteil vom 20. IX. 1919 [56]), indem es wiederum hervorhob, dass ein Kilogrammwert von über 340 Mk. als ungewöhnlich hoch bezeichnet werden müsse. Das Gericht hob dabei die schon immer anerkannte Tatsache hervor, dass die Länge des Films in ausgebreiteter Form nicht massgebend sei, sondern nur die Form in der das Paket zur Aufgabe kam. Die Geltendmachung des Klägers, dass es sich bei einem Filmabzug schon deswegen um keine Kostbarkeit handeln könne, da dieser fabrikmässig hergestellt werde und ferner überhaupt gar keinen allgemeinen Verkehrswert habe, sondern nur für denjenigen, der ihn rechtmässig benutzen könne, muss als zutreffend bezeichnet werden. Wie wir gesehen haben, ist das deutsche R.G. seither von seinem lebensfremden Vergleichsmaßstab abgekommen und will nun ebenfalls die Handels- und Verkehrsauffassungen und überhaupt die allgemeinen Lebensanschauungen berücksichtigt wissen. Vergleiche die schon zitierte Entscheidung vom 9. II. 27 [57]).

Ausser diesen von deutschen Gerichten gefällten Entscheidungen ist uns nur eine des *österreichischen obersten Gerichtshofes* vom 23. IX. 15 [58]) bekannt. Das Gericht hat bei dieser Gelegenheit treffend hervorgehoben, dass kinematographische Diapositivbilder, d. i. die eigentlichen Films, denn nur das Filmpositiv wird versandt und kommt somit in den Verkehr, auf rein phototechnischem Wege, ohne jede künstlerische Beihilfe zustandekommen und durch jeden Berufsphotographen, der nur die nötige photomechanische Einrichtung besitze, in beliebiger Anzahl vervielfältigt werden könne. Diese mit keinen unverhältnismässig grossen Kosten verbundene Möglichkeit der unbegrenzten Vervielfältigung nehme aber den Filmpositivs nicht nur die Eigenschaft eines Kunstgegenstandes, sondern auch diejenige einer Kostbarkeit, worunter naturgemäss nur die in beschränkter Menge vorkommenden Wertgegenstände verstanden werden können. Ohne hier näher auf die Beziehungen zwischen Films und Kunstgegenständen einzutreten (vergl. § 5 b) dieser Untersuchung), können wir uns ruhig den Darlegungen des österreichischen obersten Gerichtshofes anschliessen.

---

57) Zeitschrift für den Eisenbahn-Transport, Bd. 35, S. 313

58) E.E.E. Bd. 33, S. 88.

§ 5. Einzelfragen.

a) Kostbarkeiten und Gebrauchs- bezw. Verbrauchsgegenstände.

In der Literatur wird mehrfach — besonders von Senckpiehl — der Standpunkt vertreten, dass reine Gebrauchs- und Verbrauchsgegenstände *nicht* zu den Kostbarkeiten gehören können.

Dieser Auffassung wurde auch von den Gerichten des öfteren beigepflichtet, insbesondere von der französischen, schweizerischen und österreichischen Rechtssprechung, doch mit der Einschränkung, welche Senckpiehl auch macht, dass Gebrauchsgegenstände wohl dann als Kostbarkeiten gelten können, wenn ihre Eigenschaft als Schmuck- und Zierstücke zu dienen überwiegt (z. B. wertvolle altertümliche Luxus-Teppiche, wertvolle Porzellansachen, besonders wertvolle Spitzen und besonders wertvolle Stickereien, besonders wertvolle Markensammlungen).

Eger will einen Unterschied zwischen Kostbarkeiten und gewöhnlichen Handelsgütern gewahrt wissen. Hier wäre Drucker beizupflichten, welcher dartut, dass Eger über die Gewohnheit, Verbrauchs- und Gebrauchsgegenstände *nicht* als Kostbarkeiten zu betrachten, damit nicht hinausgeht. Ganz im Gegenteil ist festzustellen, dass Verbrauchs- und Gebrauchsgegenstände einen weiter umfassenden Begriff bilden. So sind z. B. ausländische Erzeugnisse allerhöchster Preislage sehr oft keine gewöhnlichen Handelswaren, sehr wohl aber noch Verbrauchs- bzw. Gebrauchsgegenstände.

Auf die einzelnen besonders umstrittenen Warengattungen sind wir im § 5 unserer Arbeit näher eingegangen. Die Ansichten der verschiedenen Schriftsteller wurden im § 3 ausgeführt, so dass wir hier nur noch einige vereinzelte Urteile, welche zur näheren Begriffserklärung dienlich sein könnten, anführen wollen. So wurde vom L.G. Hamburg am 22. X. 21 [1]) *Scheren* mit Recht die Kostbarkeitseigenschaft abgesprochen. Das O.L.G. Königsberg bezeichnete indessen am 22. VI. 1920 [2]) *Pfeffer* als eine zu den Kostbarkeiten gehörende Ware. Eine Ansicht, die selbst mit Rücksicht auf die damaligen wirtschaftlichen Zustände scharf beanstandet werden muss. Selbst für *Schwämme* und *Fensterleder* bedurfte es eines gerichtlichen Entscheides um festzu-

[1]) Zeitschrift für Versich.-Wesen 22/29.

[2]) Das Recht, 25/20, Nr. 1984.

stellen, dass solche Waren auch in Zeiten stets steigender Preise niemals als Kostbarkeiten gelten können. Das L.G. Essen erklärte dabei mit Fug und Recht, dass Waren in dieser Art Auslandsartikel seien und deswegen einen verhältnismässig hohen Preis haben; sie seien jedoch selbst in Zeiten der wirtschaftlichen Not Bedarfsgegenstände des täglichen Lebens geblieben, wie sie es auch früher waren. Dass ein photographischer Apparat keine Kostbarkeit darstelle entschied das deutsche R.G. am 15. VII. 20 [3]). Das schweiz. B.G. erklärte in seiner Entscheidung vom 17. V. 23 [4]), dass eine *Markensammlung* im Werte von 20 000 Fr. eine Kostbarkeit darstelle. Das Gericht ging dabei von der richtigen Erwägung aus, dass überaus seltene Marken, zu welchen die in Frage stehenden Marken ihrem Werte nach gehören, immer nur in sehr kleiner Anzahl vorhanden sind, dass man sie direkt als *Seltenheit* bezeichnen könne und dass solche Marken aus historischem und künstlerischem Interesse von Liebhabern sehr gesucht seien. Es sei somit immer auf die Ansichten des Handels- und Verkehrs- sowie auf den Sprachgebrauch abzustellen und zu prüfen, ob die in Frage stehenden Marken wirklich „selten" seien und deswegen sowohl wie in Anbetracht ihres dadurch bestimmten hohen Wertes unter den Begriff der Kostbarkeiten fallen. Das O.L.G. Breslau erklärte am 17. VI. 27 [5]) ein *Cello* im Verkaufswert von 250 Dollar als eine Kostbarkeit. Dieser Entscheidung dürfte ebenfalls beizutreten sein, da es sich nach den Akten um ein echtes italienisches Meisterinstrument von *grosser Seltenheit* gehandelt hat.

Dem schweiz. B.G. wurde am 14. II. 27 [6]) nochmals Gelegenheit geboten sich mit der Frage zu beschäftigen, ob Gebrauchs- bzw. Verbrauchsgegenstände „unter bestimmten Bedingungen" Kostbarkeiten sein können. Es handelte sich um eine Sendung von 238 kg an sich *wertvollem Kognak* im Werte von 4800 Rm. (Rm. 40.— per Flasche). Das schweiz. B.G. ging auch bei dieser Entscheidung von seinem Grundsatze aus, dass es nicht allein auf das Missverhältnis des Wertes des Frachtgutes zu seinem Umfang und Gewicht ankomme, sondern auch auf die *Art* desselben, auf

---

3) Das Recht, 25/26, Nr. 648.

4) B.G.-Entsch. Bd. 49 II. S. 105.

5) E.E.E. 46 (1928).

6) Zeitschrift für den internat. Eisenbahn-Transport, Bd. 35/36, S. 303.

objektive gleichbleibende Eigenschaften des zu befördernden Gegenstandes.

Von dieser Warte aus betrachtet kann auch „Cognac fine Napoléon 1902er" trotz Alter und Wert nicht zu den Kostbarkeiten gezählt werden, da es sich bei ihm trotz der relativen Seltenheit des Artikels um einen Verbrauchsgegenstand, um ein Handelsgut im eigentlichen Sinne des Wortes handelt, denn es liegt nicht ein Objekt vor, das nach seiner inneren Beschaffenheit, seiner Herstellungsart oder der darauf verwendeten Arbeit als Wertgegenstand erschiene, sondern ein solches, das vermöge der besonderen Natur des Getränkes durch das zunehmende Alter zwar erhöhte Degustationseigenschaften erlangt, ein Vorzug der aber nicht zu den Eigenschaften *bleibender Natur* gehört, die ein Gut zur „Kostbarkeit" im technischen und speziell frachtrechtlichen Sinne machen.

Aus diesen Entscheidungen sowie aus den herrschenden Lehren (vergl. § 3 dieser Arbeit) ist somit festzustellen, was wir bei der Behandlung der einzelnen besonders umstrittenen Warengattungen gelegentlich hervorgehoben haben, dass auch Gebrauchsgegenstände unter Umständen, ganz ausnahmsweise, Kostbarkeiten sein können, dies jedoch nur, wenn ihre *Prunk-* und *Ziereigenschaften* stark überwiegen.

Zusammenfassend darf also gesagt werden, dass Gebrauchsgegenstände *grundsätzlich nicht* zu den Kostbarkeiten gezählt werden können, dass jedoch bei jeder allfälligen Begriffsauslegung die tatsächlichen Verhältnisse, der Sprachgebrauch und die Lebens- und Verkehrsanschauungen in erster Linie als mitbestimmende Faktoren in Betracht gezogen werden müssen.

b) Die Wechselbeziehungen zwischen Kostbarkeiten und Kunstgegenständen.

Es dürfte an dieser Stelle zweckmässig sein auch den begrifflichen Wechselbeziehungen nachzuspüren, die zwischen den im Verkehrsrecht genannten Kostbarkeiten und Kunstgegenständen bestehen.

Auch für die Kunstgegenstände haben die Ausführungsbestimmungen zu Art. 3 I.Ü.E. *keine* Definition gegeben. Die Ausführungsbestimmungen begnügen sich auch hier mit der Aufzählung einzelner Gegenstände. Art. I nennt:

„Kunstgegenstände, wie Gemälde, Gegenstände aus Erzguss, Statuen, Antiquitäten."

Es ist selbstverständlich, dass der Begriff sich auch hier in diesen Gegenständen nicht erschöpft, sondern dass wir es mit Beispielen zu tun haben.

Es ist schon darauf aufmerksam gemacht worden, dass der Wert eines Gegenstandes in der auf ihm verwendeten Arbeit liegen kann. Ist diese Arbeit eine kunstfertige Verarbeitung, so wird man in vielen Fällen direkt von einem *Kunstwert* sprechen können.

In diesem Punkte sind auch die Schriftsteller einig. Des näheren aber gehen ihre Ansichten über den Begriff „Kunstgegenstände" stärker auseinander als über denjenigen der „Kostbarkeiten". *Lehmann-Ring* [7]) zählt zu den Kunstgegenständen: Ölgemälde, auch Kopien, Zeichnungen, Statuen, auch Gipsabgüsse, Kunstgegenstände, Kupferstiche, Holzschnitte, Prachtwerke, Antiquitäten usw.; allerdings bloss soweit es sich nicht um gewöhnliche „Dutzendware" handelt. *Staub* [8]) will auch bei Kunstgegenständen nicht auf die allgemeinen Verkehrsanschauungen abgestellt wissen, sondern darauf, ob die Gegenstände infolge ihres Kunstwertes im Verhältnis zum Gewicht und Umfang anderer Güter als besonders wertvoll erscheinen. (Anderer Ansicht ist Staub in Auflage 10/11 seines Kommentars.) So rechnet auch er zu den Kunstgegenständen Ölgemälde, aber dies nur, wenn sie wirklich Kunstwert besitzen (welcher allerdings, so man die Verkehrsanschauungen nicht berücksichtigt wissen will, schwer festzustellen sein wird!), ferner auch Kupferstiche und künstlerisch ausgeführte Filme.

Schott [9]) stellt demgegenüber wieder ausschliesslich auf das richterliche Ermessen und die Verkehrsanschauungen ab. Ebenfalls *Cosack* [10]) lässt die Verkehrssitte entscheiden. Des weitern erklärt *Ritter* [11]), dass die Kunstgegenstände an sich nicht kostbar zu sein brauchen, aber einen wenn auch noch so geringen

---

7) Kommentar z .H.G.B. Bem. z. § 429, S. 326.
8) Kommentar z. H.G.B. 12./13. Aufl. Bem. 19 z. § 429.
9) In Endemanns Handbuch, S. 332.
10) Kommentar z. H.G.B., S. 442.
11) Kommentar z. H.G.B., S. 676.

Kunstwert besitzen müssen. *Makover* [12]) lehrt dagegen, dass wertvolle Kunstgegenstände Kostbarkeiten seien; daher soll es allem Anschein nach genügen, dass der Gegenstand zu einer Gattung gehört, die im Handel als wegen künstlerischer Herstellung besonders wertvoll erscheint, selbst wenn der betreffende einzelne Gegenstand minderwertig ist. Als Beispiele werden aufgezählt Kupferstiche und Ölbilder, auch wenn das einzelne Bild schlecht sei; Photographien allerdings nur, wenn sie Kunstwert haben.

Ausser Staub und zum Teil Makover sind für alle Schriftsteller, die überhaupt eine Begriffsbestimmung versuchen, vor allem der *Sprachgebrauch* und die *Verkehrssitte* massgebend. Es ist somit vorerst zu fragen, was versteht der allgemeine Sprachgebrauch unter „Kunstgegenstand"? Kunstgegenstand ist, kurz ausgedrückt, *ein Gegenstand der Kunst, d. h. des ästhetischen Schaffens oder der planmässig geübten Bildung schöner Formen zur Weckung ästhetischer Freude* [13]). Ähnlich Kohler, welcher zwischen einer äusseren und inneren Form und im Gegensatz dazu, dem Gehalt der Schöpfung, dem *imaginären Bild* unterschieden wissen will. Wenn Kohler von einem imaginären Bilde spricht, so meint er es nicht in dem Sinne, dass es eine blosse Einbildung, eine blosse Fiktion wäre; vielmehr im Sinne eines wirklich vorhandenen — ideal vorhandenen — Geisteswesen, welches wir aber nur durch eine bestimmte Darstellung verkörpert vor unsere Sinne führen können. [14])

Die Darstellungsart kann nun eine verschiedenartige sein. Sie kann in der Form des Schriftwerkes, der poetischen Schöpfung im weitesten Sinne, in der künstlerischen Produktion der bildenden Kunst oder der Musik geschehen. Allgemein gilt bloss, dass der Inhalt des Werkes eine Schöpfung sein muss, eine Betätigung individueller Schöpferkraft.

Sowohl in den Ausführungsbestimmungen zu § 3 des I.Ü.E., wie in den nationalen Gesetzgebungen, so derartige Bestimmungen aufgenommen sind, wird ausschliesslich von Kunst*gegenständen* gesprochen. Der Begriff Kunst*gegenstand* setzt aber einen

---

12) Kommentar z. H.G.B. Anm. z. § 429.

13) Vergl. auch Heucke i. E.E.E. Bd. 35 und auch ähnlich Kohler, i. d. lit. und artist. Kunstwerk und s. Autorschutz, S. 37.

14) Aehnlich auch Trahndorff in seinem Werk „Aesthetik", S. 40.

Kunstkörper voraus, der durch die äussere Gestaltung seiner Formen sich an das künstlerische Empfinden des Beschauers wendet und durch seine äusseren Formen auf den Gesichtssinn des Beschauers ästhetisch wirken will. Der Begriff des Kunst*gegenstandes* ist also enger als der des Kunst*werkes*. Ein Roman, das Buch eines Dramas, eine Gedichtsammlung, eine Musikkomposition sind somit *keine* Kunst*gegenstände* im engeren Sinne, sehr wohl aber Kunst*werke*. Solche Produkte des ästhetischen Schaffens können auch Kostbarkeiten sein und sind von einigen Schriftstellern direkt als solche angeführt [15]), doch wird ihre Kostbarkeitsqualifikation auf Seltenheit, historische Bedeutung oder eine andere besondere Eigentümlichkeit, als welche ganz gut der künstlerische Inhalt geltend gemacht werden kann, zurückzuführen sein, Kunst*gegenstände* in diesem engeren Sinne können sie aber keine sein, denn als solche werden ausschliesslich die künstlerischen Produkte der „bildenden Kunst" bezeichnet.

Legen wir diese Begriffsbestimmung zu Grunde, so geht einerseits daraus hervor, dass es sich um ein *Kunst*produkt handeln muss, um ein Gebilde der subjektiven künstlerischen Gestaltungskraft auf dem Gebiete der bildenden Kunst. Die äussere Form, die sinnfällige Darstellung kann auf beliebige Weise geschehen, in zwei oder drei Dimensionen, mit oder ohne Farben, durch Meissel, Pinsel, Bleistift, als Radierung, Holzschnitt oder Stich usw. So kann man kleinere Plastiken, künstlerisch gefertigte Gemmen, Statuen, Ölgemälde, Kunstgewerbegegenstände und künstlerisch hergestellte Bildnisse aller Art hier aufzählen, alle Gebilde, die Kraft der ihr innewohnenden „Kunst" einen besonders hohen Wert darstellen. Der *Kunst*wert genügt aber vollkommen; dass die Sache einen *Geld*wert repräsentieren muss, lehnen wir (mit Eger und Drucker) ab. Anderseits muss der Gegenstand an sich ein Kunstwerk sein, unmittelbar durch sich selber als solches wirken. Damit scheidet alles handwerkmässige und fabrikmässige, d. h. rein mechanisch Hergestellte von selbst aus. So sind fabrikmässig hergestellte Reproduktionen, Photographien, Kunstdrucke aller Art usw. keine Kunstgegenstände, denn ein Bildwerk hört auf ein Kunstgegenstand zu sein, sobald es fabrikmässig vervielfältigt und vertrieben wird, mag auch das Original noch so hohen Kunstwert haben.

15) Vergl. z. B. Senckpiehl.

Das typischste Beispiel der beliebigen rein mechanischen Vervielfältigung ist aber die *Photographie* und auf ihr beruht der Kinematographenfilm. Das tote, starre und das lebende, auf Bewegungskunst beruhende Bild. Die meisten Kommentatoren äussern sich hierüber nicht. Staub [16]) will Photographien und Films nur dann als Kunstgegenstände gelten lassen, wenn sie „Kunstwert" haben. Aber das ist ja gerade der Schwerpunkt der Frage, was „Kunstwert" heisst. Cosack [17]) äussert sich nur zweifelhaft. Kohler [18]) dagegen sagt mit Recht, dass das bildende Kunstwerk wesentlich eine Entfremdung von der Natur voraussetze. Ferner, dass ein Geschehnis, das sich im Raum entwickle, kein bildendes Kunstwerk sein könne. Kohler kommt dabei aber doch zum Schlusse, unter Umständen dem einzelnen Bilde den Wert eines Kunstwerkes zuzusprechen, nicht aber dem ganzen Film als solchen [19]).

Ist Kunst, was wir schon betont haben, subjektives ästhetisches Schaffen aus der Phantasie heraus, sei es ein Idealisierungswerk der reinen ungebundenen — oder gebundenen — d. h. an die Naturformen sich anlehnenden Kunst, so ist die Photographie sicher und ausschliesslich eine Darstellung mit Naturhilfe, da sie nur Vorhandenes auf rein technischem Wege naturgetreu wiedergibt. Ihr liegt nie eine Schöpfungsidee zugrunde, höchstens ist die Photographie *Ideendarstellung*. Ihr Wesen, ihre Art besteht darin, dass man das Lichtbild eines Gegenstandes oder einer Erscheinung der Aussenwelt veranlasst und dieses Bild mit Hilfe eines technisch-chemischen Prozesses festhält. Das künstlerische bei der Photographie liegt nach Kohler in der Verbildlichung einer Idee, wie bei jedem Werk der bildenden Kunst, nur mit dem Unterschiede, dass diese Idee in einem Aussenbild vorerst natürlich dargestellt sein muss. Als Kunstmittel betrachtet er den Bildungsprozess, die Lenkung des chemischen Vorganges, die richtige Einstellung, die richtige Beleuchtung, Exponierung, die Wahl des richtigen Materials und andere technische Verfahrenskünste. Als Eigenart der Photographie gegenüber anderen Künsten der bildenden Kunst betrachtet er die erleichterte

---

16) Kommentar z. H.G.B. Bem. zu § 429.
17) Kommentar z. H.G.B. Bem. zu § 429.
18) Das lit. und artist. Kunstwerk 1892.
19) Anders Heucke E.E.E. Bd. 35.

Technik. Der Photograph hat nicht mühsam Einzelheiten zusammenzutragen, zu einem Ganzen zusammenzustellen, sondern er arbeitet sofort mit dem Ganzen. Dafür besteht aber für ihn eine gewisse Beschränkung der Mittel; weil stets ein von aussen gegebenes Bild verwendet werden muss, sind, trotz der ziemlich weitgehenden Beherrschung der Natur durch die Photographie zur Verwirklichung einer Bildidee, die Möglichkeiten der beliebigen Kompositionen doch beschränkter als bei den sonstigen Methoden der bildenden Kunst.

Da das Kunstwerk der bildenden Kunst eine Idee von etwas Wirklichem darstellt, aber nicht selbst Wirklichkeit sein kann, mit anderen Worten stets eine individuelle Leistung, im Sinne selbstschöpferischer formgebender Tätigkeit einer in Erscheinung getretenen Idee zur Weckung ästhetischer Freude sein soll, möchten wir uns hier lieber Heucke anschliessen, welcher die Photographie schlechterdings nicht als ein Kunstgegenstand ansieht.

Bei bestimmten Voraussetzungen kann natürlich auch einmal eine Ausnahme gemacht werden, so wenn die Photographie kraft besonderer künstlerischer Behandlung durch Retouche, Farbengebung usw. etwas ganz Besonderes geworden ist [20]). Für gewöhnlich, grundsätzlich, ist sie aber bestenfalls nur *vollendetste Technik.*

Sowohl für die Photographie wie für den jetzt zu behandelnden Film müssen wir uns stets vor Augen halten, dass es sich zur Kostbarkeitsqualifikation um einen Kunst*gegenstand* handeln muss, und darunter versteht man nur körperlich greifbare Darstellungen der Kunst. Weiter ist wie schon bemerkt der Begriff Kunst*werk* im allgemeinen, welcher aber niemals mit Kunst*gegenstand* verwechselt werden darf. So kann möglicherweise in einem aufzunehmenden Gegenstand künstlerische Betätigung vorliegen, niemand wird aber die photographische Aufnahme desselben ein Kunstwerk oder gar einen Kunstgegenstand nennen. Dies gilt nun ganz speziell für den Kinematographenfilm. So kann die Gruppierung lebender Personen, die Aufführung eines Dramas durch Kostümpersonen, die Ausführung eines Tanzes usw. wohl eine künstlerische Tat, eine künstlerische Darbietung sein, niemals aber ein Kunstgegenstand, denn es fehlt hier die Entfremdung

---

20) Vergl. Entsch. des L.G. Königsberg vom 27. II. 12 i. E.E.E., Bd. 29.

von der Natur, das bildende Kunstwerk muss aus anderem Stoffe sein als das Naturbild, welches es darstellt. Ebensowenig wird die Aufzeichnung über die Leitung und szenische Darstellung eines Schauspiels usw., weil auch dabei in gewissem Masse künstlerische Betätigung mitgewirkt hat, ein Kunstgegenstand sein.

Ist nun aber die Aufführung selbst kein Kunstgegenstand, weil ihr eben das unmittelbar körperlich Wirkende fehlt, so ist es auch die *Kinematographen-Kunst* nicht. *Die Filmaufführung ist Schauspielkunst, ist Bewegungskunst.* Sie ist nichts anderes als eine schauspielerische, vorwiegend mimische Aufführung, nur mittelst mechanischem Mittel. Mag auch die Filmaufführung sowohl in der Art der künstlerischen Aufmachung als Kraft der künstlerischen Tätigkeit der Darsteller und Spielleiter für sich eine künstlerische Leistung darstellen, so ist sie doch nie und nimmer ein Kunstgegenstand, noch das technische Mittel, durch welches die Darstellung festgehalten wird. Künstlerisch kann die Idee des Stückes sein, künstlerisch die architektonische Aufmachung, künstlerisch die der Gewinnung des Filmnegativs zugrunde liegende Aufführung, aber dies beweist noch lange nicht, dass das Filmnegativ selbst ein Kunstgegenstand ist. Beim Film*negativ* ist die Kunst eben nicht in ihm, mag es technisch relativ noch so vollkommen sein, sondern in der ihm zugrunde liegenden Aufführung. Sein Wert wird darnach auch durch ausserhalb seiner selbst liegende Umstände bestimmt. So durch die Unkosten und den künstlerischen Wert der eigentlichen Aufführung, des eigentlichen Aufnahmeobjektes. Die Aufnahme bleibt ein rein auf photographischer Grundlage aufgebauter chemisch-mechanischer Prozess. Das Filmnegativ wird auch nicht deshalb zum Kunstgegenstand, weil die aufgenommene Darstellung künstlerische Betätigung verlangt, weil die Idee des Stückes, die Aufführung und Spielleitung eine künstlerische ist und weil die Aufnahme des Filmnegativs die Aufführung der Zeit entrückt und sie kraft technischer Vorrichtung jederzeit auf der Leinwand wieder darstellen lässt, sondern es bleibt *ein Produkt unserer fortgeschrittenen Technik.*

Sollte man sogar soweit gehen und dem Filmnegativ unter Umständen die Eigenschaft eines Kunstgegenstandes beilegen wollen, so ist doch niemals das von ihm auf rein mechanischem Wege hergestellte Film*positiv ein Kunstgegenstand.* Um dieses

Positiv handelt es sich aber lediglich in unserer Frage, denn nur sie kommen in den Verkehr, werden vermietet und versandt.

Das *Filmpositiv ist nun reine Ware* [21]), es kann auf rein phototechnischem Weg ohne jede künstlerische Beihilfe in beliebiger Anzahl und mit keinen unverhältnismässig hohen Kosten vervielfältigt werden. Somit steht das Filmpositiv mit jeder fabrikmässig hergestellten Ware auf gleicher Stufe, wenn es auch oft eine teure Ware ist. Aber sein Wert ist ein rein durch die Unkosten die zur Herstellung des Negativs erforderlich gewesen sind bedingter, aber niemals ein Kunstwert an sich.

Das Filmpositiv, das täglich in tausenden von Metern hergestellt und verkauft wird und eine handwerks- und fabrikmässig hergestellte Ware ist, scheidet somit nicht bloss aus dem Reiche der Kunstgegenstände, sondern auch aus dem weitern der Kostbarkeiten.

Gesagtes gilt natürlich auch für den in letzter Zeit so stark aufkommenden Ton- oder Sprechfilm, da seine Wertung als Kunstgegenstand, vom Standpunkte dieser Arbeit aus betrachtet, lediglich dieselbe ist wie bei dem, schon bald veralteten, stummen Spielfilm.

---

[21]) Anderer Meinung Br. May i. E.E.E., Bd. 29 und Bd. 30.

II. TEIL

II. Kapitel.

Die Sonderbehandlung der Kostbarkeiten nach dem internationalen Übereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr vom 14. Oktober 1890, ergänzt am 16. Juli 1895.

Wie die Entwicklung des Eisenbahntransportrechts in den Staaten des europäischen Kontinents übereinstimmend zeigt, genügt die Einführung einheitlicher Normen innerhalb eines Staatsgebietes dem Verkehrsbedürfnisse nicht. Zur Vermittlerin des Weltverkehrs werden Eisenbahnen erst, wenn Güter ohne nennenswerte Umbehandlung vom Abgangsorte zum Empfangsorte gelangen können. Dieses Ziel erfüllten die Bestrebungen des „Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen“ [1]) allein nicht, sondern der gemeinsame Verkehr der Bahnen des In- und Auslandes drängte unaufhaltsam und unabweisbar zu einer einheitlichen internationalen Regelung dieses Rechtsgebietes. Je mehr aber der internationale Eisenbahnverkehr zunahm, je fühlbarer wurde die Rechtsunsicherheit, unter welcher die sämtlichen Transportinteressenten durch die Verschiedenheit der Eisenbahnfrachtrechte der einzelnen Staaten litten. Besonders hemmend wurde dies in der von mehreren Verkehrsgebieten umschlossenen Schweiz empfunden und es war somit kein Zufall, dass die ersten Anregungen zur Schaffung einer internationalen Regelung des Eisenbahnfrachtverkehrs von ihr ausgingen.

Es ist das grosse Verdienst der beiden Schweizer Advokaten *de Seigneux und Christ,* daselbst den Gedanken zuerst in Gang gebracht zu haben. Am 11. Juli 1874 haben sie an die eidgenössische Bundesversammlung, die sich mit dem Entwurf

[1]) Vergl. § 2, S. 7 fg. dieser Abhandlung.

eines schweizerischen Eisenbahntransportgesetzes beschäftigte, eine Denkschrift, in der sie auf die Notwendigkeit einer internationalen Konferenz zur Regelung bestimmter Teile des Eisenbahnwesens hinwiesen, eingereicht. Der glückliche Gedanke fiel auf fruchtbaren Boden. Die Bundesversammlung reichte die Eingabe weiter an den Bundesrat. Auf Grund eines Gutachtens des eidgenössischen Eisenbahn- und Handelsdepartements brachte der Schweizer Bundesrat die Denkschrift zur Kenntnis der deutschen, französischen, österreichischen und italienischen Regierungen und regte bei ihnen den Zusammentritt einer internationalen Konferenz an. Da die Antworten dieser Staaten vorteilhaft lauteten, liess der schweizerische Bundesrat durch Prof. Fick in Zürich einen „vorläufigen Entwurf für eine internationale Vereinbarung über den Eisenbahnfrachtverkehr" ausarbeiten [2]). Nachdem dieser Entwurf von schweizerischen Sachverständigen begutachtet wurde, liess ihn der schweizerische Bundesrat den Regierungen von Deutschland, Frankreich, Italien, Österreich, Ungarn, Belgien, den Niederlanden, Luxemburg, Russland, Dänemark, Spanien und Portugal zur weiteren Prüfung zugehen [3]). Während Dänemark, Spanien und Portugal sich fernhielten, erklärten sich die übrigen Regierungen bereit, auf der durch den Entwurf geschaffenen Grundlage in nähere Verhandlungen einzutreten und folgten einer im Frühjahr 1878 an sie ergangenen Einladung des schweizerischen Bundesrates nach Bern am 13. Mai 1878.

Von deutscher Seite hatte der bekannte Förderer des Eisenbahnrechts, *Eger,* den schweizerischen Entwurf einer eingehenden Kritik unterworfen und auch selbst einen solchen entworfen. Während auch die deutsche Delegation einen selbständigen Entwurf, an deren Ausarbeitung besonders *Gerstner* und *von der Leyen* beteiligt waren, vorlegte.

Die erste Konferenz selber tagte nun vom 13. Mai bis zum 4. Juni 1878 in Bern. Ihre eingehenden Beratungen führten zu einem Entwurf eines internationalen Vertrages über den Eisenbahnfrachtverkehr, zu einem Entwurf von Ausführungsbestim-

---

2) Abgedruckt bei Eger: „Zur Einführung eines internat. Eisenbahnfrachtrechts".

3) Vergl. Meili, „Internationale Eisenbahnverträge", S. 33.

mungen zu diesem Vertrage und zu einem Entwurf eines Vertrages über die Einsetzung einer internationalen Kommission betr. die Vereinbarung eines internationalen Eisenbahntransportrechtes. Die Arbeiten der Konferenz fanden überall das lebhafteste Interesse. Von Seiten der beteiligten Regierungen wurden die Entwürfe im allgemeinen ebenfalls günstig beurteilt, jedoch zahlreiche Abänderungsvorschläge gemacht 4), die eine erneute internationale Konferenz erforderte. Diese fand abermals in Bern vom 21. September bis 10. Oktober 1881 statt. Hier wurden die ersten Entwürfe einer eingehenden Revision unterzogen, in manchen Richtungen abgeändert, manche Neuerungen, wie z. B. die Errichtung eines Zentralamtes in Bern, geschaffen. Da aber von dem deutschen Reich abermals Abänderungsanträge gestellt wurden, manchte dies das Zusammentreten einer dritten Konferenz vom 5. bis 17. Juli 1886 notwendig. Auch auf dieser Konferenz kam es zu eingehenden Beratungen und mancherlei Abänderungen.

Die zielbewussten Bemühungen des schweizerischen Bundesrates hatten aber den Erfolg, dass die Mitglieder der Konferenz — zunächst allerdings ohne die Delegierten des Deutschen Reiches — am 17. Juli 1886 in Bern das Schlussprotokoll unterzeichneten. Da sich nun auch das Deutsche Reich zur Unterzeichnung bereit erklärte, kam nach langen und schwierigen Verhandlungen am 14. Oktober 1890 in Bern die Vollziehung der Entwürfe über das internationale Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr, das Reglement betreffend die Errichtung eines Zentralamtes in Bern und drittens über Ausführungsbestimmungen zum Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr nebst vier Anlagen, nämlich über Vorschriften für nur bedingungsweise zur Beförderung zugelassene Gegenstände und über Formulare, sowie des Schlussprotokolls zustande [5]). Am 30. September 1892 erfolgte zu Bern der Austausch der Ratifikationsurkunden nach Massgabe des Schlussartikels (Art. 60) und das internationale Übereinkommen wurde mit dem 1. Januar 1893 in Kraft erklärt.

---

4) Vergl. Schweiz. Bundesblatt 1879, II, S. 390; 1880, II, S. 866; 1881, I, S. 377.

5) Vergl. Von der Leyen, Zeitschrift für Handelsrecht, Bd. 39, S. 1. — Gerstner, Internat. Übereinkommen, S. 17 fg. — Blume, Internat. Übereinkommen, S. 2 fg. — Rosenthal, Eisenbahntransportrecht, S. 5 fg.

Von den Erwägungen aus, dass das internationale Übereinkommen den wechselnden und sich mehrenden Verkehrsbedürfnissen entsprechend eine stetige Fortentwicklung erfahren müsse, sollte ursprünglich alle drei Jahre, dann alle fünf Jahre nach Art. 59 des Übereinkommens eine aus den Delegierten der Vertragsstaaten bestehende Konferenz zusammentreten, um die für notwendig erachteten Änderungen und Verbesserungen in Vorschlag zu bringen, auch konnte auf Verlangen von wenigstens einem Viertel der beteiligten Staaten der Konferenzzusammentritt auch zu einem früheren Zeitpunkt erfolgen. Dadurch war von vornherein Vorsorge für eine Weiterentwicklung des internationalen Übereinkommens geschaffen. Bereits im Jahre 1893 kam eine Zusatzerklärung betr. den Beitritt anderer Staaten zum internationalen Übereinkommen (20. September 1893) zustande, ebenso am 16. Juli 1895 über die Beifügung zusätzlicher Vorschriften in § 1 der Ausführungsbestimmungen. Diese Zusatzvereinbarung ist für uns von allergrösster Wichtigkeit, weil durch sie Art. 1 Abs. 2 und 3 des § 1 der Ausführungsbestimmungen dahin ergänzt wird, dass die vorbezeichneten Wert- und Kunstgegenstände im internationalen Verkehr auf Grund des im Berner-Übereinkommen vorgesehenen internationalen Frachtbriefes, und zwar entweder nach Massgabe von Vereinbarungen zwischen den Regierungen der beteiligten Staaten oder von Tarifbestimmungen, welche von den dazu ermächtigten Bahnverwaltungen aufgestellt und von allen zuständigen Aufsichtsbehörden genehmigt sind, nun zugelassen werden [6]). Die erste ordentliche Revisionskonferenz tagte vom 16. März bis 2. April 1896 in Paris. Die von ihr vereinbarten Abänderungen und Zusätze traten am 10. Oktober 1901 in Kraft. Nicht weniger bedeutungsvoll war das sogenannte Bernerzusatz-Übereinkommen vom 19. September 1906, das am 22. Dezember 1908 in Kraft getreten ist. In dieser Form ist das internationale Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr bis zum 1. Oktober 1928 in Geltung gestanden.

Vertragsstaaten waren: Belgien, das Deutsche Reich, Frankreich, Italien, Luxemburg, Niederlande, Liechtenstein, Österreich-Ungarn, Russland und die Schweiz, später traten noch Dänemark (1897), Rumänien (1904), Serbien (1910), Schweden (1907) und

[6]) Näheres siehe § 6 dieser Abhandlung.

Bulgarien (1911) hinzu, nach dem Weltkrieg noch 1920 Norwegen, 1922 Polen und Tschechoslowakei. Im Jahre 1893 waren ihm insgesamt 152 510 km Eisenbahnstrecken unterstellt.

Die Bedeutung des internationalen Eisenbahnfracht-Übereinkommens kann kaum besser gekennzeichnet werden als es der hervorragende Mitarbeiter an dem Zustandekommen des Gesamtwerkes, von der Leyen, getan hat [7]): „Es bedeutet einen unermesslichen Fortschritt, dass es zum erstenmal gelungen ist, ein internationales Rechtsbuch zu schaffen und dass dieses Rechtsbuch gerade solche Beziehungen regelt, die im Verkehr der Völker jeden Tag, ja jede Stunde in ungezählten Mengen vorkommen. Das neue mitteleuropäische Eisenbahnfrachtrecht wird beitragen, diese Verkehrsbeziehungen zu bessern, den Verkehr zu beleben und die Völker Europas, in dem sie sich wirtschaftlich immer nähertreten, auch politisch enger zu verbinden."

§ 6. Die Ausführungsbestimmungen zu Art. 3 des internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr.

Beschränken wir uns nun, nachdem wir in kurzen Zügen die Entstehungsgeschichte des internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr dargelegt haben, auf die für die Beförderung von Kostbarkeiten in Betracht fallenden Bestimmungen, so ersehen wir, dass nach § 1 der ursprünglichen Ausführungsbestimmungen vom 14. Oktober 1890 zu Art. 3 des I.Ü.E.:

1. Gold- und Silberbarren, Platina, Geld, geldwerte Münzen und Papiere, Dokumente, Edelsteine, echte Perlen, Pretiosen und andere Kostbarkeiten;
2. Kunstgegenstände, wie Gemälde, Gegenstände aus Erzguss, Antiquitäten,

vom internationalen Transport *absolut* und *bedingungslos* ausgeschlossen waren. Als massgebend für den gänzlichen Ausschluss wurde der besonders hohe Grad der Haft- und Ersatzpflicht der Eisenbahnen, welchem diese bei so umfassenden und weitgehenden Transporten ausgesetzt sind und die Natur des Eisenbahntransportes, dessen Massenverkehr eine verschärfte Aufsicht über derartige Güter häufig zur Unmöglichkeit macht,

---

[7]) Vergl. Zeitschrift für Handelsrecht, Bd. 41, S. 548.

bezeichnet. Inzwischen hat jedoch das Verkehrsbedürfnis eine Modifikation angezeigt erscheinen lassen und es hat daher die *Zusatzvereinbarung* vom 16. Juli 1895 Art. 1 Abs. 2 und 3 den § 1 der Ausführungsbestimmungen dahin ergänzt, dass die vorbezeichneten Wert- und Kunstgegenstände im internationalen Verkehr auf Grund des im Berner-Übereinkommen vorgesehenen internationalen Frachtbriefes und zwar entweder nach Massgabe von *Vereinbarungen* zwischen den Regierungen der beteiligten Staaten oder von *Tarifbestimmungen,* welche von den dazu ermächtigten Bahnverwaltungen aufgestellt und von allen zuständigen Aufsichtsbehörden genehmigt sind, *zugelassen* werden. Für die Zulassung ist also Voraussetzung, dass bezügliche *Vereinbarungen der beteiligten Staaten* oder in der vorangeführten Weise aufgestellte und genehmigte *Tarifbestimmungen* bestehen und der Transport diesen Vereinbarungen oder Tarifbestimmungen entspricht. Die Vereinbarungen können mehrere oder auch sämtliche Vertragsstaaten umfassen. Sie gehen der Natur der Sache nach etwaigen Tarifbestimmungen vor. Auch letztere können auf mehrere Bahnverwaltungen verschiedener Staaten beschränkt oder auch auf alle Bahnverwaltungen, welche dem Übereinkommen unterworfen sind, ausgedehnt sein. Die Rechtsgültigkeit solcher Tarifbestimmungen hat aber zur unbedingten Voraussetzung die Genehmigung der Aufsichtsbehörden aller derjenigen Staaten, welchen die Bahnen angehören, für welche der gemeinschaftliche Tarif gelten soll. Wenn die Genehmigung auch nur der Aufsichtsbehörde eines der beteiligten Staaten nicht gegeben ist, so können diese Tarifbestimmungen nicht in Kraft treten [8]).

Nach der Zusatzvereinbarung vom 16. Juli 1895 Art. 1 Abs. 3 sind zu den Kostbarkeiten beispielsweise auch *besonders wertvolle Spitzen und besonders wertvolle Stickereien* zu rechnen.

Das internationale Übereinkommen hat es somit unterlassen, eine Definition zu geben, was man allgemein unter „Kostbarkeiten" zu verstehen hat. Es begnügt sich mit der Anführung einiger hier besonders in Betracht fallenden Güter. Die Aufzählung dieser Güter kann der Natur der Sache nach keine erschöpfende sein. In Ziffer 1 § 1 der Ausführungsbestimmungen wird

[8]) Vergl. Rosenthal, Internat. Eisenbahnfrachtrecht, S. 34 fg.

dies auch durch die Worte *„und andere Kostbarkeiten“* und in Ziffer 2 § 1 durch die allgemeine Fassung *„Kunstgegenstände, wie: Gemälde, Gegenstände aus Erzguss, Antiquitäten“* angedeutet. Es sind somit in den Ausführungsbestimmungen zu dem internationalen Übereinkommen mehrere hochwertige Güter einzeln angeführt. Durch die hinzugefügte allgemeine Fassung: „und andere Kostbarkeiten“ können wir diese jedoch *nur noch als Beispiele* auffassen, auf welche bei der Interpretation des Begriffes Rücksicht zu nehmen ist, damit ein Gut im Sinne des internationalen Übereinkommens als Kostbarkeit bezeichnet werden kann.

Das I.Ü.E. setzt also den Begriff „Kostbarkeit“ als bekannt voraus, oder mit anderen Worten, es verweist auf den *Sprachgebrauch,* die *Anschauungen des Lebens* und insbesondere des *Handelsverkehrs.*

Die Abgrenzung des Begriffes „Kostbarkeiten“ hätte jedoch auch auf andere Weise erfolgen können; einmal in der Weise, dass eine feste Wertgrenze, evtl. in Goldwährung, für eine bestimmte Warenmenge angegeben worden wäre. Alle diese Wertgrenze übersteigenden Güter wären dann Kostbarkeiten; wobei allerdings diese Grenze je nach der Marktlage von den gleichen Gütern bald überschritten, bald nicht erreicht würde und der nämliche Gegenstand somit bald nur bedingungsweise, bald wie ein gewöhnliches Handelsgut ohne spezielle Bedingungen zum Transporte zulässig wäre. Die zweite Art der Festlegung des Begriffes Kostbarkeiten wäre die, dass bestimmte Gütergruppen im einzelnen aufgezählt würden, die ohne Rücksicht darauf, ob ein dazu gehöriges Gut im Einzelfall besonders kostbar ist oder nicht, als Kostbarkeiten behandelt würden.

Die Aufnahme der Worte „und andere Kostbarkeiten“ in die Ausführungsbestimmungen des internationalen Übereinkommens erfolgte jedoch aus dem Bestreben der Gesetzgebung, die Vorschriften über den internationalen Eisenbahnverkehr mit den verschiedenen nationalen Eisenbahnfrachtverkehrs-Ordnungen und teilweise auch den Bestimmungen über das Landfrachtgeschäft möglichst übereinstimmend zu gestalten, in allen diesen Gesetzen der gleiche Begriff zu verbinden.

Wie wir gesehen haben, besteht also für die Zulassung von Kostbarkeiten zum internationalen Transport die Voraussetzung,

dass bezügliche *Vereinbarungen der beteiligten Staaten* oder Tarifbestimmungen, welche von den dazu ermächtigten Bahnverwaltungen aufgestellt und von allen zuständigen Aufsichtsbehörden genehmigt sind, bestehen und der Transport diesen Vereinbarungen oder Tarifbestimmungen entspricht.

Solche erleichterte Sondervereinbarungen oder Tarife sind aber seit der Entstehung des Übereinkommens nur in sehr wenigen Fällen zustande gekommen, so dass zwischen der überwiegenden Mehrzahl der europäischen Länder der Verkehr der Kostbarkeiten von der Anwendung des I.Ü.E. tatsächlich ausgeschlossen war. Die Schwierigkeiten die dem Zustandekommen solcher besonderen Übereinkommen entgegenstehen, liegen in der Notwendigkeit der Haftpflichtbegrenzung und in der Unmöglichkeit, für den Begriff „Kostbarkeiten" allgemein befriedigende und brauchbare Unterscheidungsmerkmale zu finden.

a) Zwischen Deutschland und Luxemburg vom 29. V. 1893. (Zeitschr. f. d. internat. Eisenb.-Transp. 1893/213.)

b) Zwischen Frankreich, Belgien, Luxemburg und den Niederlanden am 24. Oktober 1898. (Zeitschr. f. d. internat. Eisenb.-Transp. 1899/141.)

c) Zwischen Deutschland und der Schweiz am 22. September 1908 (in Kraft seit dem 22. Dezember 1908). (Zeitschr. f. d. internat. Eisenb.-Transp. 1908/182.)

d) Zwischen Deutschland und Österreich-Ungarn am 25. Februar 1902. (Zeitschr. f. d. internat. Eisenb.-Transp. 1902/182.)

Ferner ist für das Jahr 1915 von der schweizerischen Regierung bereits eine umfassende Revision des Berner-Übereinkommens in Aussicht genommen worden, aber nun kam der Weltkrieg und eine seiner traurigsten Folgen war die Unterbrechung des Verkehrs mit den feindlichen Staaten, oder mindestens Einschränkung, welche sich auch im Verkehr mit den neutralen und verbündeten Staaten, je nach ihrer geographischen Lage fühlbar machte. Das internationale Übereinkommen, welches, wie wir wissen, sich auf den grössten Teil des europäischen Festlandes erstreckte, ist allerdings durch den Krieg nicht aufgehoben worden [9]), aber die Ausführung dieses Vertrages war infolge der kriegerischen Ereignisse, der tatsächlichen

[9]) Vergl. hiezu Kapitel 4 § 10 dieser Abhandlung.

Sperre des Verkehrs behindert und — was hier besonders in Betracht fällt — alle die geistreichen zwischen den feindlichen Staa ten bestehenden Verbandstarife für den Personen-, Tier- und Güterverkehr traten bei Kriegsbeginn ausser Kraft; die mit den verbündeten und neutralen Staaten bestehenden sind. mit grösseren oder kleineren Abänderungen, im wesentlichen aufrechterhalten worden. Was nun speziell die Kostbarkeitsbestimmungen des internationalen Übereinkommens betrifft, hatten diese grösstenteils während und nach dem Krieg nur noch theoretische Bedeutung, da die meisten Eisenbahnen für Kostbarkeiten eine *gebrochene Abfertigung bis zur Grenze* vorgeschrieben haben. Es kam so für den ersten Teil der Beförderung das Recht des Absendestaates und von der Grenze bis zur Empfangsstation das Recht des betreffenden fremden Staates zur Anwendung. Erst gegen Ende des Krieges wurde an dem Übereinkommen gerüttelt. Frankreich, Italien, Serbien und Bulgarien zeigten Ende 1918, Rumänien Anfang 1919 ihren Austritt aus dem Übereinkommen zum 31. Dezember 1919 an unter Hinweis auf die Bestimmungen des Übereinkommens über die Bedingungen des Austrittes, also unter tatsächlicher Anerkennung seines Fortbestandes. Gründe für den Austritt wurden keine angegeben. Durch den Art. 366 des Versailler-Vertrages wurden aber diese Kündigungen, wie der schweizerische Bundesrat, ohne Widerspruch zu finden, in einem Schreiben an die Vertragsstaaten vom 22. Dezember 1918 ausdrücklich hervorgehoben hat, wirkungslos.

Im Versailler-Vertrag Art. 366 war bestimmt, dass mit Wirkung vom Inkrafttreten des Vertrages die vertragsschliessenden Teile das Berner-Übereinkommen mit den Zusatzübereinkommen erneuern. In Abs. 2 wird dann fortgefahren:

„Wird binnen 5 Jahren nach Inkrafttreten des gegenwärtigen Vertrages ein neues Übereinkommen über die Eisenbahnbeförderung von Personen, Gepäck und Gütern an Stelle der Berner Konvention vom 14. Oktober 1890 und ihrer obgenannten Nachträge geschlossen, so ist dieses neue Übereinkommen samt den auf ihm beruhenden Zusatzbestimmungen über den internationalen Eisenbahnverkehr für Deutschland verbindlich, und zwar auch dann, wenn diese Macht sich weigert, an der Vorbereitung des Übereinkommens mitzuwirken oder ihm beizutreten. Bis zum Abschluss eines neuen Übereinkommens hat Deutschland

die Bestimmungen der Berner Konvention, der oben genannten Nachträge und der Zusatzbestimmungen zu befolgen."

Auch an der Verkehrskonferenz des Völkerbundes in Barcelona vom 10. März bis 20. April 1921 wurde ebenso wie auch an der Pariser Konferenz vom 15. November bis 9. Dezember 1923 anerkannt, dass das Berner-Übereinkommen unverändert in Kraft bestände. Trotz Wiederaufnahme des Verkehrs unter den feindlichen Staaten blieb aber die Abfertigung von Kostbarkeiten grösstenteils eine gebrochene. So wurden z. B. mit Gültigkeit vom 6. Dezember 1920 im Eisenbahngütertarif, Teil I Abt. A, für den Verkehr zwischen den österreichischen, ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnen einerseits, den deutschen und niederländischen Eisenbahnen anderseits, die Zusatzbestimmungen betreffend die Beförderung von Kostbarkeiten gestrichen.

Als neue Zusatzbestimmungen wurde folgender Text eingeschaltet [1]):

„Die übrigen im § 1 der Ausführungsbestimmungen zum I.Ü.E. unter (2) 2. aufgezählten Gegenstände sowie Gegenstände, die in einem der vom Transporte berührten Länder nach den für den internen Verkehr geltenden Bestimmungen zu den Kostbarkeiten zu rechnen sind, sind von der Beförderung auf Grund internationaler Frachtbriefe ausgeschlossen und daher an eine Mittelsperson in der Grenzstation zu adressieren. Zu den Kostbarkeiten sind beispielsweise noch zu rechnen:

In Deutschland: Waren aus Gold, Silber oder Platin, auch in Verbindung mit Edelsteinen oder echten Perlen, sowie Gegenstände, bei denen der Wert für 1 kg Reingewicht des unverpackten Gegenstandes (sogenannte innere Verpackung gilt nicht als Ware) 150 Mark übersteigt.

In Österreich: Waren aus Gold, Silber, Platin, Edelsteinen und echten Perlen, Präzisionsuhren, Ganzseidentülle, Ganzseidensamte, bedruckte, bemalte oder bestickte Ganzseidenstoffe, sowie Waren aus diesen Tüllen, Samten und Stoffen, gemusterte, ganzseidene Möbelstoffe, Teppiche aus Seide, besonders wertvolles Pelzwerk sowie Waren aus solchen, Straussen-, Reiher- und Marabufedern sowie Waren aus diesen Federn, Rosenöl."

---

[10]) Vergl. Zeitschrift für den internat. Eisenbahn-Transport, Bd. 29 (1920), S. 51.

Die Sondervereinbarung zwischen Deutschland und der Schweiz vom 22. September 1908 (in Kraft seit dem 22. Dezember 1908) blieb auch während des Krieges zu Recht bestehen.

§ 7. Der Zweck der rechtlichen Sonderbehandlung der Kostbarkeiten.

Bei der Versendung von Kostbarkeiten hat bekanntlich der Verfrachter grössere Vorsichtsmassregeln zu treffen als dies für die Versendung gewöhnlicher Kaufmannsgüter nötig ist. Der Grund liegt darin, weil Kostbarkeiten der Gefahr des Diebstahls stärker ausgesetzt sind, weil sie in Anbetracht ihres geringen Umfanges den Diebstahl erleichtern und in Ansehung ihres hohen Wertes die Begehrlichkeit reizen.

Nach Art. 41 des internationalen Übereinkommens haftet nun die Eisenbahn für den *vollen* Schaden, wenn derselbe infolge Arglist oder grober Fahrlässigkeit (dolus oder culpa lata) der Eisenbahn entstanden ist. Auch Art. 41 bezieht sich, ebenso wie Art 34, 35, 37, 38 und 40 (vergl. ds.) nur auf die *Höhe* des für Verlust, Minderung, Beschädigung und Lieferfristüberschreitung zu leistenden Schadenersatz. Während sonst nur der gemeine Handelswert oder der Wert am Versandort oder der gesamte Minderwert am Empfangsort oder die Fracht — sei es die volle, sei es nur ein Teil — als Ersatz des von der Eisenbahn zu vertretenden Schadens zu leisten ist (vergl. Art. 34), muss hier der volle Schaden ersetzt werden. Art. 41 enthält also eine Ausnahme von jenen Sätzen. Anderseits *entzieht* als Korrelat Art. 43 zugunsten der Eisenbahn dem *Forderungsberechtigten jeden Haftpflichtanspruch* gegen die Eisenbahn auf Grund des Frachtvertrages, wenn vom Transport ausgeschlossene oder nur bedingungsweise zu demselben zugelassene Gegenstände unter unrichtiger oder ungenauer Deklaration zur Beförderung aufgegeben, oder die vorgeschriebenen Sicherheitsvorschriften vom Absender nicht beobachtet werden. Diese äusserst strenge die Haftpflicht der Eisenbahn unter den vorbezeichneten Voraussetzungen gänzlich ausschliessende Vorschrift ist weder dem deutschen noch dem französischen Frachtrecht entnommen, sondern von den Verfassern des deutschen Entwurfes vorgeschlagen worden.

Wie wir nun wissen, sind Kostbarkeiten nach den Ausführungsbestimmungen zu Art. 3 I.Ü.E. in erster Linie solche nur

bedingungsweise zum Transport zugelassene Güter. Somit findet Art. 43 des internationalen Übereinkommens auf sie Anwendung, d. h.: *werden Kostbarkeiten unter unrichtiger oder ungenauer Deklaration aufgegeben, so ist jede Haftpflicht der Eisenbahn auf Grund des Frachtbriefes ausgeschlossen.*

„Unrichtig" ist die Deklaration, wenn sie den Gegenstand, der gemäss Art. 6 lit. d) im Frachtbrief nach seinem Inhalt usw. bezeichnet werden muss, unrichtig angibt. *„Ungenau"* ist die Deklaration, wenn die Bezeichnung des Gegenstandes zu berechtigten Zweifeln und Irrtümern Anlass gibt, insbesondere wenn sie die Qualität und die Natur des Gutes nicht erkennen lässt.

Die unrichtige oder ungenaue Deklaration allein genügt jedoch nicht zum Ausschluss der Haftpflicht, es die *die Aufgabe zur Beförderung* unter unrichtiger oder ungenauer Deklaration erforderlich, mit andern Worten der Vertragsabschluss in Gemässheit des Art. 8 ist Voraussetzung. Ebenso ist die blosse Auflieferung ohne Abschluss des Frachtvertrages zur Ausschliessung der Haftpflicht nicht ausreichend. Dagegen reicht die *blosse Tatsache* der Aufgabe zur Beförderung (sc. des Vertragsschlusses) unter ungenauer oder unrichtiger Deklaration aus, gleichviel ob die Deklaration auf böser Absicht (dolus) oder grober Fahrlässigkeit (culpa lata) oder nur auf leichtem Verschulden (culpa levis) oder Irrtum (verschuldetem oder unverschuldetem) oder gar bloss auf Zufall beruht. Da Art. 43 kein strafbares Verschulden des Aufgebers voraussetzt, genügt also auch Irrtum oder Unterlassung. Daher ist es auch gleichgültig, ob die unrichtige oder ungenaue Deklaration vom Auftraggeber selbst oder seinen Leuten herrührt. Entscheidend ist allein, dass die Deklaration *objektiv unrichtig oder ungenau ist.*

Der Eisenbahn, als Frachtführer, muss ferner die Beschaffenheit oder der Wert des Gutes *rechtzeitig* angegeben werden. Rechtzeitig muss die Deklaration erfolgen, d. h. dass der Frachtführer zur Zeit, wenn er das Gut übernimmt, über den Inhalt und den Wert der Sendung unterrichtet ist, damit er die nötigen Vorsichtsmassregeln treffen kann. Dadurch soll die Eisenbahn von dem grossen Risiko, das in dem Transport von kleinen aber hochwertigen Stückgütern unter Ausserachtlassung der genannten Vorsichtsmassregeln enthalten ist, befreit werden. Die Unterlassung der Wertangabe soll anderseits zu erkennen geben, dass

der Versender auf eine besondere Behandlung seiner Sendung während deren Eisenbahngewahrsam verzichtet und die Folgen der Missachtung der Vorsichtsmassregeln treffen ihn mit vollem Recht.

Was muss nun die Deklaration enthalten? Nach *Schott* [11]) muss in der Deklaration grundsätzlich die Beschaffenheit des Gutes soweit spezialisiert sein, als es für den Frachtführer notwendig ist, über die Behandlung desselben während des Transportes und über die zu bedingende Gegenleistung bestimmen zu können. Derselben Meinung ist auch *Staub* [12]). Der Ausdruck „Kostbarkeit" muss nicht ausschliesslich gebraucht werden, es genügt, wenn aus der Deklaration ersichtlich ist, dass es sich um Kostbarkeiten handelt. Es genügt somit auch, wenn die Gattung des Gutes angegeben ist, wenn jede dieser Gattung angehörende Sache unter den Begriff „Kostbarkeiten" fällt. Das gleiche gilt, wenn der Charakter des Gutes als Kostbarkeit ohne weiteres ersichtlich ist, z. B. unverpackte Ölgemälde [13]). Die „Angabe der Gattung, zu welcher das Gut gehört", genügt ebenfalls nach *Lehmann-Ring* [14]), *von Hahn* [15]) und *Willenbücher* [16]).

Auch das deutsche Reichsgericht pflichtete in seiner Entscheidung vom 30. IX. 1882 [17]) dieser Ansicht bei. Das R.G. erklärte: „Die Beschaffenheit einer Sache als Kostbarkeit wird dadurch angegeben, indem die Gattung, zu welcher das Gut gehört, auf dem Frachtbrief verzeichnet wird, vorausgesetzt, dass jede dieser Gattung angehörende Sache unter den Begriff „Kostbarkeit" fällt."

Eine Anstalt, wie die Eisenbahn, deren wesentliche Bestimmung darin besteht, mit ihrem Transportbetriebe dem kaufmännischen Verkehr zu dienen, hat es sich selbst zuzuschreiben, wenn sie durch Schaden leidet, indem sie es unterlässt dafür zu sor-

---

11) Vergl. Schott, in Endemanns Handbuch, Bd. 3, S. 304.
12) Vergl. Staub, Kommentar z. H.G.B. Anm. 22 z. § 429.
13) Vergl. O.L.G.-Rechtspr. 28/394.
14) Vergl. Kommentar z. H.G.B., S. 326.
15) Vergl. Anm. 23 z. Art. 395 des Kommentars z. H.G.B.
16) Vergl. Kommentar z. H.G.B. (1891) S. 520.
17) Vergl. R.G.-Entsch. Bd. 7, S. 126.

gen, dass die mit der Übernahme der Güter betrauten Personen den im Handelsverkehr herrschenden Sprachgebrauch nicht kennen. Die in Frage kommenden Gattungsbezeichnungen haben sich bei den am Frachtverkehr beteiligten Personen so eingebürgert, dass Missverständnisse kaum mehr vorkommen dürften. Natürlich muss das Gut seiner Gattung nach richtig angegeben sein. Das deutsche R.G. bestätigte seine Ansicht nochmals in seiner Entscheidung vom 7. III. 1885 [18]) betreffend der Gattung Ölgemälde. Als Gegenstück dürfen aber „altertümliche Teppiche" nicht schlechthin als „Teppiche" deklariert werden, denn Teppiche gehören *grundsätzlich* nicht zu den Kostbarkeiten [19]). Bis zum Inkrafttreten des I.Ü.G. am 1. Oktober 1928 wurde auch im internationalen Verkehr dieser Deklaration die ziffermässige Bezeichnung des Wertes der Sendung nur sehr selten vorgezogen. Wird der Wert deklariert, so bildet er gleichzeitig, wie es selbstverständlich ist, die Höchstgrenze der bahnamtlichen Haftung.

Zu erwähnen ist noch, dass die Haftpflicht der Eisenbahn bei unrichtiger oder ungenauer Deklaration nur *„auf Grund des Frachtvertrages"* ausgeschlossen ist, und zwar nur für Verlust, Minderung, Beschädigung wie auch für Verspätung. Die anderen Pflichten aus dem Frachtvertrag, wie die Pflicht zur Ablieferung (Art. 16 und 17) zur Befolgung der Verfügungen des Absenders bezw. des Empfängers (Art. 15) usw. sind ebensowenig wie die Vertragsrechte ausgeschlossen. Die Eisenbahn darf daher solche Güter nicht etwa ohne weiteres derelinquieren, der Zerstörung usw. preisgeben, durch dolus oder culpa lata beschädigen usf. Auch erstreckt sich der Ausschluss nur auf die Haftpflicht *aus dem konkreten Frachtvertrag;* soweit ausser vertragsmässig oder aus einem andern Vertragsverhältnis der Eisenbahn eine Haftpflicht für das Gut obliegt, wird dieselbe durch die Bestimmungen des Art. 43 I.Ü.E. nicht berührt und es finden die betreffenden Landesgesetze entsprechende Anwendung.

---

[18]) Vergl. R.G.-Entsch. Bd. 13, S. 38.

[19]) Vergl. Zeitschrift für den internat. Eisenbahn-Transport, Bd. 1907, S. 261.

§ 8. Die Auswirkungen der Ausführungsbestimmungen in der Gerichtspraxis.

a) Die Praxis der deutschen Gerichte.

Wollten wir aus der Fülle der Gerichtsentscheidungen, welche von deutschen Gerichten zur Klärung des Begriffes „Kostbarkeiten" gesprochen wurden, nunmehr den genauen Rahmen zu ergründen suchen, der von richterlicher Seite gezogen wurde, so müssen wir mit Enttäuschung ein namenloses Chaos feststellen, ein Chaos, dem noch die reichsgerichtliche Begriffsbestimmung als ungewolltes Fundament dient; denn das deutsche R.G. stellte zur Bestimmung des Begriffes „Kostbarkeiten" nicht auf die Lebens- und Verkehrsanschauungen, sondern auf den Sprachgebrauch, welcher unter Kostbarkeit einfach „ein kostbar Ding" [1]) versteht, ab, und huldigte so einer starren, lebensfremden Verhältnismässigkeitsrechnung. *Nach ihm waren Kostbarkeiten in frachtrechtlichem Sinne alle diejenigen Gegenstände, welche im Verhältnis zum Umfang und Gewicht des Frachtstückes und im Vergleich zu anderen Frachtgütern einen ungewöhnlich hohen Wert haben.* An diesem Grundsatz wurde vom deutschen R.G. bis in die neueste Zeit hinein in ständiger Rechtsprechung festgehalten. Vergl. R.G.-Entsch. 111/76, 105/204, 104/98, 102/260, 101/87, 100/111, 75/192, 94/121, 94/122, 101/167. Die Folge dieser reichsgerichtlichen Begriffsbestimmung war, dass denselben Gütern einmal die Kostbarkeitsqualifikation zugesprochen, ein andermal aberkannt wurde, je nachdem sich Umfang, Gewicht und Wert der Sendung zueinander verhielten. Einen deutlichen Beweis für die Unklarheit des Begriffes geben uns die beiden reichsgerichtlichen Urteile betreffend Rauchwaren vom 18. I. 1911 [2]) und vom 8. II. 1911 [3]). In beiden Fällen handelte es sich um wertvolle Zobelpelze. Einmal um einen Pelzmantel im Werte von 26 800 Fr., das andere Mal um eine Pelzboa im Werte von 10 000 Fr. Da zu einem Pelzmantel aber mindestens 4—6 mal soviel Felle gebraucht werden, als zu einer Boa, so kann man hier den Pelzmantel als eine der Boa gleichwertige Ware betrachten. Es handelte sich also bloss um eine kleinere oder grössere Anzahl

1) Vergl. Grimm, Wörterbuch 6/1860.
2) Vergl. R.G.-Entsch. 75/190.
3) Vergl. E.E.E. Bd. 28, S. 96.

Zobelfelle. Trotzdem hat das R.G. die Boa nicht als Kostbarkeit betrachtet, wohl aber den Pelzmantel.

Zu gleichartigen Ergebnissen gelangen wir bei der Gegenüberstellung der Urteile, welche für Seide, Films, Textilwaren und Felle ergangen sind. Obschon wir weit davon stehen, dem deutschen R.G. den Vorwurf der Willkür zu machen, muss man doch bei dem überragenden Einfluss, den man reichsgerichtlichen Auslegungen in bezug auf unterinstanzliche Gerichtsentscheidungen zusprechen muss, annehmen, dass es die reichsgerichtliche Begriffsbestimmung an Genauigkeit bezw. Klarheit fehlen lässt, dieselbe nicht ausreichend ist, um den Begriff scharf zu umgrenzen.

Den treffenden Beweis für die Unzulänglichkeit dieser abstrakten Begriffsbestimmung brachte dann auch die allgemeine Verschiebung der Preise infolge des Krieges und seiner Begleiterscheinungen. Das deutsche Geld sank während und besonders nach dem Krieg als Folge der durch ihn hervorgerufenen wirtschaftlichen Umwälzungen katastrophal. 1923 stand die Goldmark auf eine Milliarde Papiermark. Man kann fast sagen, dass das deutsche Geld mit dem vor dem Kriege nur noch die Währungsbezeichnung gemein hatte. Der Entwertung des Geldes entsprechend sind die Preise aller Güter unverhältnismässig in die Höhe gegangen, ohne dass sie in der Regel *wertvoller* zueinander geworden wären. Wohl ist die Möglichkeit vorhanden gewesen, dass vereinzelte Güter infolge besonderer Umstände wertvoller geworden sind, da die damaligen wirtschaftlichen Verhältnisse der Welt von grossem Einfluss auf die Erzeugung gewisser Güter waren, indem sie die Erzeugung erschwerten, *be*hinderten oder sogar ganz *ver*hinderten. Durch solche Umstände könnten Gegenstände in den Rang der Kostbarkeiten erhoben worden sein, doch würde dies immer nur seltene Ausnahmefälle betreffen.

So wie die Güter ist auch die Lebenshaltung auf dem ganzen Kontinent teurer geworden. In Ländern, wo die Valuta noch schlechter stand als in Deutschland, z. B. in Österreich, Ungarn, Polen, Russland, war die Lebenshaltung im Verhältnis zur Entwertung ihres Geldes noch empfindlicher gestiegen.

Hieraus ergibt sich, *dass die Entwertung des Geldes eines Landes grundsätzlich keinen Einfluss hat auf den Wert, der den einzelnen Gütern nach dem Weltmarkt und nach den allgemeinen Auffassungen des internationalen Verkehrs innewohnt.*

Der Wert, der den einzelnen Gütern innewohnt, hat sich somit im allgemeinen nicht verändert, dafür war aber durch die grosse Entwertung des Geldes die Wert*bemessung* innerhalb weiter Volkskreise keine einheitliche mehr. Sollte nun diese Verschiedenheit die dazumal so stark zutage trat, Einfluss darauf haben, ob ein Gegenstand als Kostbarkeit gelten soll oder nicht? Darf man dem subjektiven Empfinden des Richters im einzelnen Fall so viel Spielraum lassen, dass man es für hinreichend erachtet, dass derselbe nach der bekannten Theorie des R.G. Wert, Umfang und Gewicht einander gegenüberstellt? Nach der damaligen Auffassung des deutschen R.G. ja. Hier wurde diese Grenze eines normalen Verhältnisses zwischen den genannten Faktoren, dort jene angenommen; je nachdem Lebensverhältnisse dieser oder jener Art dem Richter vor Augen schwebten.

Wann kann nun aber allgemein gültig von einem Missverhältnis die Rede sein? Verfehlt wäre es vom Standpunkt des Reichen aus zu urteilen und verfehlt, wenn man von den Lebensverhältnissen der Armen ausgehen wollte. In den Augen des einen ist und bleibt ein „teurer" Gegenstand, ohne dass er zu den Kostbarkeiten gehört, ein grosses Wertobjekt, während er für den anderen eine unbeachtliche Kleinigkeit bleibt. Daher darf ein Gut *nie* ohne weiteres in die Kategorie der Kostbarkeiten eingereiht werden, weil es in bezug auf eine abstrakte Verhältnismässigkeitsrechnung nach der Auffassung einzelner einen hohen Wert hat, *sondern was als Kostbarkeit zu gelten hat, unterliegt der allgemeinen Auffassung des Verkehrs, den allgemeinen Verkehrsübungen, den allgemeinen Anschauungen in der Weltwirtschaft überhaupt!*

Was wäre aber auch näher gelegen, um der allgemeinen Verkehrsunsicherheit und begründeten Unzufriedenheit der Interessenten ein Ende zu machen als die massgebenden Vertreter des Handels und der Industrie, die *Handelskammern,* zu Rate zu ziehen. In den seltensten Fällen sind aber gerichtlicherseits Sachverständige oder Fachverbände, Interessenten oder dergl. um Rat gefragt worden, nein, das deutsche R.G. hat mehrmals darauf hingewiesen, dass zur Ermittlung der Kostbarkeitsqualifikation eines Gutes der *eisenbahnrechtliche* Standpunkt zu berücksichti-

gen sei [4]). Als ob ein Verkehrsleben allein um der Eisenbahn willen da ist und die Eisenbahn nicht eine Dienerin des Verkehrs, eine Hilfsperson des Handels ist! Als ob der Begriff „Kostbarkeit" allein im Eisenbahnfrachtrecht vorkommt und nicht auch beim Landfrachtführer [5]).

Zu welchen Ergebnissen führte nun diese Theorie des R.G.? Wie wir wissen, mass, wog und rechnete man und schuf so einen Kilogrammwert. Rohseide mit einem Kilogramm-Wert von 190 Mk. wurde vom O.L. Dresden am 10. VII. 18 als eine Kostbarkeit erklärt, ebenso Porzellan mit einem solchen von 22 Mk. von demselben Gericht am 28. III. 17 [6]). Films mit einem Kilogramm-Wert von 97 Mk. wurde vom R.G. am 10. I. 13 [7]) die Kostbarkeitseigenschaft abgesprochen, dagegen Films mit einem Kilogramm-Wert von 129 Mk. vom O.L.G. Kiel am 31. X. 18 [8]), Films mit einem Kilogramm-Wert von 233 Mk. vom R.G. am 16. XI. 18 [9]), Films mit einem Kilogramm-Wert von 155 Mk. vom L.G. Saarbrücken am 23. XI. 18 [10]), Films mit einem Kilogramm-Wert von 100 Mk. vom O.L.G. Hamburg am 22. XI. 18 [11]), Films mit einem Kilogramm-Wert von 117 Mk. vom O.L.G. Düsseldorf am 5. III. 19 [12]) den Kostbarkeiten unterstellt [13]).

Wie wir sehen, fehlt es bei diesen Entscheidungen vollständig an einer wünschenswerten Einheitlichkeit, mit andern Worten, *die reichsgerichtliche Begriffsbestimmung führte ins Uferlose.* Um dieser verwirrenden Handhabung des Gesetzes zu steuern, erliess nun die Eisenbahn am 17. II. 19 eine Ergänzung zu der Ausführungsbestimmung II. 1 zu § 54 der Eisenbahnverkehrsordnung, welche dahin lautete, dass unter „Kostbarkeiten" im Eisenbahnverkehr Gegenstände zu verstehen seien, *deren Wert 150 Mk.*

---

4) Vergl. Aktz. 2. o. 211. 16. und Urteil vom 20. IX. 19 i. Hans. Gerichts-Ztg. 20/58.

5) Vergl. Senckpiehl, Frachtrechtliche Kostbarkeiten.

6) Aktz. 2. o. 211. 16. und Urteil vom 20. IX. 19 i. Hans. Gerichts-Ztg., Bd. 20, S. 58.

7) Jurist. Wochenschrift, Jahrg. 1913, S. 382.

8) O.L.G. Rechtsprechung, Bd. 38, S. 213.

9) R.G.-Entsch. Bd. 94, S. 121.

10) Aktz. Z. 2. 3. o. 86. 18.

11) Seuffart 74/325.

12) Aktz. Z. 8. U. 171. 18.

13) Senckpiehl: Kostbarkeiten im Frachtrecht, S. 33 fg.

für ein kg überstiege. Ferner wurde die Haftung der Eisenbahn für diese Gegenstände beschränkt und zwar auf höchstens 150 Mk. für das kg. Bei Ausserachtlassung der richtigen Deklaration war die Haftung der Eisenbahn überhaupt ausgeschlossen. Ganz abgesehen davon, dass diese Bestimmungen aus formellen Gründen von vornherein der Rechtsgültigkeit entbehrten [14]), mussten sie bei dem fortwährenden Verfall der deutschen Währung zu einer beständig steigenden Benachteiligung des Publikums führen, zu einem schroffen Stillstand hinsichtlich der Begriffsbestimmung, wo bei der fortschreitenden Verschlechterung des deutschen Geldes ein Mitgleiten der Grenze des Kilogramm-Wertes erst recht angebracht gewesen wäre, so man einmal auf dieser unseligen Begriffsauslegung verharren wollte. Die Unsicherheit wurde grösser denn je, der Kreis der Kostbarkeiten änderte sich infolge immer neuer Preissteigerungen von Woche zu Woche. Der Kaufmann war selbst bei genauester Erkundigung nicht davor geschützt, dass seine Ware infolge des Schwankens der Preise nicht während der Dauer des Transportes zu einer Kostbarkeit wurde und ihm dadurch seine Ansprüche wegen Verlust oder Minderung verloren gehen [15]).

Am 25. III. 21 hat die Eisenbahn die berüchtigte 150-Mark-Grenze *aufgehoben,* nachdem zahlreiche Gerichtsentscheidungen, auch solche des R.G. [16]) die Ausführungsbestimmungen vom 17. II. 19 für rechtsgültig erklärt hatten. Trotzdem arbeitete die Rechtsprechung mit der zahlenmässigen Ergründung des Kostbarkeitsbegriffes weiter; die Grenze des Kilogramm-Wertes schwankte mehr als je. Die ungleichmässige und lebensentfremdete Handhabung der Kostbarkeitsbestimmung führte zu einem Wirrwarr wie nie zuvor, da nun auch ein brauchbarer Ausgangspunkt fehlte (damals war in Deutschland im Gegensatz zur Goldwährung bekanntlich die Papierwährung) und jede zahlenmässige Festlegung der Kostbarkeitsbestimmungen zum vornherein den allgemeinen Handels- und Verkehrsanschauungen widerspricht.

---

14) Vergl. Der Verkehr, Jahrg. I (1921/22) Nr. 19/249; 21/312; Nr. 25/361.

15) Vergl. auch Darbovon, in Hans. Gerichts-Ztg. 1920/241.

16) R.G.-Entsch. Bd. 101, S. 85.

Wurde nun diese starre, niemals im mutmasslichen Willen des Gesetzgebers des internationalen Übereinkommens liegende Begriffsbestimmung vom deutschen R.G. auch auf den internationalen Frachtverkehr angewandt? Das R.G. gibt uns in seinem Urteil vom 8. VI. 21 [17]) selbst und unzweideutig die Antwort. Sie lautet:

„Bei der Bestimmung des Kostbarkeitsbegriffes ist das Berufungsgericht (O.L.G. Dresden) der *ständigen* Rechtsprechung des R.G. gefolgt, die den Begriff ganz allgemein, *auch für den zwischenstaatlichen Eisenbahnverkehr,* auf solche Frachtgüter anwendet, *deren Wert im Verhältnis zu ihrem Gewicht und Umfang ungewöhnlich hoch ist.*"

Diese Anwendung der internen deutschen Begriffsauslegung auf den internationalen Verkehr war besonders darum unerfreulich, weil die Rechtsprechung in bezug auf die Umgrenzung des Begriffs „Kostbarkeiten" im internationalen Verkehr somit keine einheitliche war. Wie wir später sehen werden, stellte die französisch-schweizerische Judikatur, der auch im allgemeinen die österreichische Rechtsprechung gefolgt ist, neben dem Wert auch auf die Art der Ware ab und verlangte, dass eine solche Ware auch nach Sprachgebrauch und Verkehrssitte als Kostbarkeit gelte [18]).

Die ganze Unsicherheit und Unklarheit der reichsgerichtlichen Begriffsauslegung drängte sich aber auch in das internationale Recht ein. Die Geldentwertung liess die Entschädigungsbeträge der Eisenbahnen ständig wachsen und die Eisenbahnen sahen sich gezwungen, Güter zu Kostbarkeiten zu rechnen, die nach dem allgemeinen Sprachgebrauch und den Verkehrsanschauungen nicht hierzu gehören, bei denen aber die Entschädigungsbeträge durch die Geldentwertung so hoch geworden waren, dass sie in keinem Verhältnis mehr zu den Frachtsätzen standen. Dieser unerwünschte Rechtszustand, der zu einer ganz ungleichmässigen Behandlung der Verfrachter führte, je nachdem die Klage in diesem oder jenem Lande angestrengt wurde, rief zahlreiche Rechtsstreitigkeiten über den Kostbarkeitsbegriff hervor und führte zu der Ausmerzung der Kostbarkeitsbestimmungen in dem neuen internationalen Übereinkommen vom 23. Oktober

[17]) Zeitschrift für den internat. Eisenbahn-Transport, Bd. 30, S. 147.

[18]) Vergl. hierzu § 9 dieser Untersuchung.

1924 [19]). Doch kehren wir zu der Praxis der deutschen Gerichte zurück. Der Krieg ist auch hier ein gestrenger Lehrmeister gewesen. Die Nachkriegszeit hat die Unrichtigkeit der herrschenden Auffassung, dass eine *Preis*steigerung auch eine *Wert*steigerung in sich schliesse, treffend bewiesen, und dies hat die deutschen Gerichte der Berücksichtigung der allgemeinen Lebensanschauungen in bezug auf die Kostbarkeitsfrage näher gebracht. Das R.G. erkannte in seiner Entscheidung vom 9. Februar 1927 [20]):

„Zur Ermittlung des eisenbahnrechtlichen Kostbarkeitsbegriffes müsse zwar an dem bekannten relativen Maßstab festgehalten werden, es gehe aber nicht an, bei der Frage, ob ein ungewöhnlich hoher Wert vorliege, *die Anschauungen des Handels und Verkehrs und überhaupt die allgemeinen Lebensanschauungen* gänzlich ausser Betracht zu lassen. Es sei stets mitzuprüfen, ob das Gut auch nach der *allgemeinen Lebensanschauung* als Kostbarkeit bezeichnet werden könne."

Auch in seiner letzten Entscheidung vom 27. III. 28 [21]) in bezug auf das I.Ü.E. vom 14. Oktober 1890 ist das R.G. von diesen Grundsätzen ausgegangen, obschon es dann mit Rücksicht auf die gegenwärtige Notlage des deutschen Volkes erklärte:

„Es widerstreitet keineswegs der allgemeinen Lebenserfahrung, die in Frage kommenden Pelzsorten, insbesondere Silber- und Blau-Fuchs — mindestens in den heutigen Zeiten allgemeiner Verarmung — als kostbar zu bezeichnen."

So sehr diese Entscheidung vom Standpunkt der „Billigkeit" aus (der Verfrachter stand auf demselben Standpunkt; auch hatte er die Felle von Leipzig bis Breslau als Kostbarkeiten ausgeliefert) gerechtfertigt erscheint, kann sie doch *unmöglich* als im Sinne des I.Ü.E. liegend angesprochen werden. Sie ist uns ein letztes Beispiel dafür, dass der Kostbarkeitsbegriff in den verschiedenen europäischen Ländern, ohne das Volksempfinden zu verletzen, erst wieder einheitlich ausgelegt werden kann, wenn auch die Wertbemessung in den verschiedenen Staaten wieder eine annähernd gleichmässige geworden ist [22]).

---

19) Vergl. Kapitel V § 10 und 11 dieser Abhandlung.

20) R.G.-Entsch. Bd. 116, S. 115.

21) R.G.-Entsch. Bd. 120, S. 313.

22) Für die neue deutsche E.V.O. vergl. § 12 S. 94 fg. dieser Abhandlung und Anhang.

b) Die Praxis der französischen Gerichte.

Im Gegensatz zu der Theorie des deutschen R.G. stellt die französische Rechtsprechung neben dem Sprachgebrauch auch auf die Lebens- und Verkehrsanschauungen ab.

In drei Vorkriegsentscheidungen haben die französischen Gerichte ihre Begriffsbestimmung dokumentiert, von der sie auch in der Kriegs- und Nachkriegszeit nicht abgelassen haben. Als grundlegenden Entscheid können wir denjenigen des *Appellhofes in Amiens* vom 3. Juni 1905 betrachten. Es handelte sich darum, ob ein Astrachan-Pelzmantel im Werte von 1100 Fr. eine Kostbarkeit im Sinne des § 1 (2) der Ausführungsbestimmungen zu Art. 3 des I.Ü.E. darstelle. Das Gericht ging bei dieser Frage von der Tatsache aus, dass die Ausführungsbestimmungen eine Aufzählung von Gegenständen enthält, welche im internationalen Frachtverkehr als Kostbarkeiten zu gelten haben und zieht hieraus die Folgerung, *dass nicht jeder Wertgegenstand bloss um des ihm innewohnenden Wertes willen als Kostbarkeit im Sinne des I.Ü.E. betrachtet werden kann,* sondern, da die allgemeine Klausel „und andere Kostbarkeiten" in § 1 (2) der Ausführungsbestimmungen im unmittelbaren Anschluss an die Aufzählung der Edelsteine, echten Perlen und Pretiosen genannt sei, können nur kostbare Gegenstände der gleichen *Art* wie die unmittelbar vorher aufgezählten hierher gerechnet werden. Wie wir sehen, schliesst sich die französische Rechtsprechung der von Eger [23]) vertretenen Auffassung an, sie stellt neben den Wert auch auf die *Art* der Ware ab und verlangt, *dass eine solche Sache auch nach Sprachgebrauch und Verkehrssitte als Kostbarkeit gelte.* Hiernach kommt der Appellhof auch zur Erkenntnis, dass ein Luxuspelzmantel nicht als Kostbarkeit anerkannt werden kann, da er als Kleidungsstück in eine ganz andere Warenkategorie gehört als die in den Ausführungsbestimmungen beispielsweise als Kostbarkeiten aufgezählten Waren.

Am 3. Juli 1906 [24]) erklärte der *Appellationshof von Pau* einen altertümlichen Teppich „Teniers", auf welchem eine Gruppe von Personen und im Mittelpunkt ein Medaillon künstlerisch dargestellt waren, mit Rücksicht auf seinen grossen *Kunstwert* als

[23]) Vergl. § 3 S. 10 fg. unserer Abhandlung.

[24]) Zeitschrift für den internat. Eisenbahn-Transport 1907, S. 261.

ein wirkliches Kunstwerk und somit als ein nur bedingungsweise zum Transport zugelassenes Gut.

Das *Tribunal de commerce de la Seine* zu Paris unterstreicht am 27. Juni 1912 [25]) die Entscheidung des Appellhofes von Amiens, indem auch es einem Pelzmantel die Kostbarkeitsqualifikation im Sinne des Art. 3 I.Ü.E. abspricht. Die Argumentierung ist dieselbe. Pelzbekleidungsstücke sind Gebrauchsgegenstände und somit keine Kostbarkeiten im Sinne des internationalen Übereinkommens; „dabei kommt es auf den Wert der Pelzmäntel gar nicht an" — wie sich das Gericht wörtlich ausdrückt. Von Nachkriegsentscheidungen ist uns bloss eine bekannt. Es handelt sich um das Urteil des *Appellationshofes von Kolmar,* welcher in seinem Urteil vom 25. April 1923 [26]) Uhren in bezug auf die Natur des für die meisten von ihnen verwendeten Materials (Gold) und der allgemeinen Feinheit ihrer Ausführung die Kostbarkeitseigenschaft zuerkannte.

Versuchen wir nun aus den durch die Auslegung der französischen Rechtsprechung ermittelten Begriffsumschreibungen die ihnen zugrunde liegenden Prinzipien zu gewinnen, so können wir eine einheitliche und gefestigte Richtlinie feststellen, welche sich durch alle diesbezüglichen Entscheidungen verfolgen lässt. Eine Richtlinie, die ihre Durchschlagskraft nicht zuletzt ihrer lebenswarmen Grundtönung verdankt. Wie wir gesehen haben, lag es der französischen Judikatur vor allem daran, den Begriff Kostbarkeiten im Geiste des bestehenden Rechtes, des internationalen Übereinkommens, auszulegen. Zu diesem Zweck versuchte die Rechtsprechung vorerst den mutmasslichen Willen des Gesetzgebers festzustellen. Sie geht dabei von der Tatsache aus, dass im § 1 (2) der Ausführungsbestimmungen zu Art. 3 des I.Ü.E. einige hochwertige Güter einzeln genannt sind, denen die allgemeine Formel: „und andere Kostbarkeiten" folgt, und kommt hieraus zur Folgerung, dass diese indessen nur Beispiele seien und das I.Ü.E. den Begriff der Kostbarkeit als bekannt voraussetze, oder mit anderen Worten, *es verweise auf die Anschauungen des Lebens und insbesondere des Handelsverkehrs.* Demzufolge hat der Richter in jedem Einzelfalle festzustellen, was nach der Anschauung der Handelskreise, besonders der am

25) E.E.E. Bd. 29, S. 313.

26) Zeitschrift f. d. internat. Eisenbahn-Transport, Bd. 32 (1924), S. 246.

Frachtverkehr beteiligten Personen als Kostbarkeiten anzusehen ist. Um dies feststellen zu können, muss man in erster Linie auf den Sprachgebrauch des gewöhnlichen Lebens und Verkehrs zurückgreifen, d. h. es können darunter nicht alle möglichen Sachen verstanden werden, deren Wert eine bestimmte Summe pro Kilogramm in bezug auf einen bestimmten Umfang übersteigt, sondern nur ein ganz bestimmter Kreis von Sachen, der sich von anderen Sachen, die nicht Kostbarkeiten sind, scharf unterscheidet.

Zusammenfassend können wir sagen, die französischen Gerichte stellen in ihrer Begriffsumgrenzung neben dem Wert auch auf die *Art* der Ware ab und verlangen, dass ein solches Gut auch nach dem Sprachgebrauch, den Anschauungen des Lebens und insbesondere des Handelsverkehrs als Kostbarkeit gelte.

Die Vergleichung dieser Rechtsprechung mit derjenigen anderer Vertragsstaaten haben wir einem besonderen Paragraphen vorbehalten. (Vergl. § 9 dieser Abhandlung.)

c) Die Praxis der schweizerischen Gerichte.

In seiner grundlegenden Entscheidung vom 8. Febr. 1922 [27]) betreffend Chinin berücksichtigte das *schweiz. Bundesgericht* in bezug auf die Umgrenzung des Kostbarkeitsbegriffs in weitgehendem Masse sowohl die einschlägige Literatur [28]) wie auch die Rechtsprechung der Gerichte der verschiedenen Länder.

Wie aus der Erkenntnis hervorgeht, lag es auch dem B.G. vor allem daran, den Begriff im mutmasslichen Willen des I.Ü.E. auszulegen. Es erklärte, dass nach der ratio legis die in § 1 (2) der Ausführungsbestimmungen genannten Gegenstände wohl deshalb nur bedingungsweise zum internationalen Transport zugelassen werden, weil sie für die Transportanstalt ein ausserordentliches Risiko bedeuten, da sie ihres hohen Wertes wegen am ehesten gestohlen oder veruntreut werden und weil sie, falls sie verloren gingen, die Eisenbahn in einer zu den bezogenen Transportgebühren in offensichtlichem Missverhältnis stehenden Weise belasten würden. Aus diesem Grunde sollten die Transportanstalten nicht verpflichtet sein, solche Gegenstände anders als zu besondern, speziell zu vereinbarenden Bedingungen anzunehmen.

[27]) Vergl. B.G.-Entsch. Bd. 48 II, S. 87.

[28]) Vergl. § 2 dieser Abhandlung.

Das Gericht gibt jedoch zu, dass solche Erwägungen allerdings in gleicher Weise für alle ausserordentlichen wertvollen Gegenstände gelten, ohne Rücksicht auf ihre besondere Art; allein es erkennt auch, dass wenn man soweit hätte gehen wollen, das Gesetz selbst den Grundsatz aufgestellt hätte, dass die im Verhältnis zu ihrem Umfang und Gewicht unverhältnismässig wertvollen Güter vom Transporte ausgeschlossen seien. Allein Art. 3 des I.Ü.E. verlangt statt dessen, dass die Ausführungsbestimmungen diejenigen Güter bezeichnen, welche nur bedingungsweise zur Beförderung zugelassen werden. Diese Bestimmungen hatten somit die Aufgabe, diese Güter klar und unzweideutig zu bezeichnen, d. h. in einer Weise, die keinerlei Bedenken bei den Interessenten aufkommen lassen konnte. Diese Aufgabe hätten die Ausführungsbestimmungen nicht erfüllt, wenn sie statt einer „Bezeichnung" der einzelnen vom gewöhnlichen Transport ausgeschlossenen Güter eine allgemein gehaltene Umschreibung eingeführt hätten, die, wenn sie ausgelegt wird, darauf hinausläuft, alle im Verhältnis zu Umfang und Gewicht unverhältnismässig teuren Güter vom Transporte auszuschliessen. Das B.G. ist der Meinung, welcher beigepflichtet werden muss, dass das Gesetz jedenfalls eine Wertgrenze als normales Wertmass angegeben hätte, wenn es gestattete, auf das blosse Wertverhältnis abzustellen. Eine solche feste Wertgrenze würde dann allerdings je nach der Marktlage für die *gleichen* Gegenstände bald überschritten, bald nicht erreicht und wir hätten die unhaltbare Lage, dass der nämliche Gegenstand somit bald nur bedingungsweise, bald wie ein gewöhnliches Handelsgut ohne spezielle Bedingungen zum Transporte zugelassen würde. Das Gericht kommt somit zu der hochwichtigen Folgerung, dass der Kostbarkeitsbegriff so auszulegen sei, dass es dabei nicht nur auf dieses schwankende Wertverhältnis ankommt, sondern auf *objektive gleichbleibende Eigenschaften des Frachtgutes.*

Wenn also § 1 (2) der Ausführungsbestimmungen im unmittelbaren Anschluss an die Aufzählung der Edelsteine, echten Perlen und Pretiosen die allgemeine Klausel „und andere Kostbarkeiten" enthält, so kann dies nur den Sinn haben, dass andere kostbare Gegenstände der gleichen *Art* wie die unmittelbar vorher aufgezählten, die Edelsteine, echten Perlen und Pretiosen hierher zu rechnen sind. *In der Art dieser Gegenstände liegt es*

aber nicht nur, dass sie wertvoll sind, sondern auch, dass sie selten vorkommen und nicht zu den Bedarfsartikeln der gewöhnlichen menschlichen Wirtschaft gehören. Nach der Ansicht des entscheidenden Senats entspricht diese Beschränkung des Kostbarkeitsbegriffes auch dem landläufigen Sprachgebrauch des täglichen Lebens. Dass in den Ausführungsbestimmungen nicht wertvolle Gegenstände im allgemeinen, in einem über die unmittelbar vorher aufgezählten Arten hinausgehenden Sinn gemeint sein können, folgt auch aus dem Umstande, dass nach dieser allgemeinen Klausel noch die Kunstgegenstände (Gemälde, Statuen usw.) genannt werden, was überflüssig wäre, wenn unter den Kostbarkeiten kostbare Gegenstände überhaupt, ohne Rücksicht auf ihre Art, verstanden sein sollten.

Das Gericht gedenkt auch des später beigefügten Zusatzes der Ausführungsbestimmungen, welcher „beispielsweise" auch „besonders wertvolle Spitzen und besonders wertvolle Stickereien" zu den Kostbarkeiten gezählt wissen will, und da Spitzen und Stickereien an sich, der Art nach, nicht zur Warengattung der Edelsteine, echten Perlen und Pretiosen gehören, läge der Schluss nahe, es komme beim Begriff der Kostbarkeit weniger auf die Art der Gegenstände als lediglich auf ihren hohen Wert an. Meines Erachtens führt das B.G. auch hier zutreffend aus, dass eben nur ganz „besonders wertvolle" Spitzen und Stickereien [29]) hierher zu rechnen seien und diese nähern sich bereits den vorher genannten Arten von Kostbarkeiten, da Spitzen und Stickereien namentlich dann besonders wertvoll sind, wenn sie mit Perlen, Pretiosen und dergleichen behangen sind, oder wenn sie vermöge ihrer kunstgewerblichen Arbeit Kunstwert erlangt haben.

Demzufolge kommt das B.G. zur Erkenntnis, dass Chemikalien, wie Chinin, auch wenn sie infolge des Marktes einen noch so hohen Wert haben, nicht aus der Gattung der gewöhnlichen Handelsgüter ausscheiden und somit *niemals* Kostbarkeiten im Sinne des I.Ü.E. darstellen können.

So sprach das Gericht am 11. April 1922 [30]) Silber- und Nickeluhren „als Bedarfsartikeln der gewöhnlichen menschlichen

---

[29]) Vergl. § 4, S. 31 fg. dieser Abhandlung.

[30]) Vergl. § 4, S. 18 fg. unserer Abhandlung und B.G.-Entsch. Bd. 48 II, S. 117.

Wirtschaft" die Kostbarkeitseigenschaft ab. Anderseits erklärte es am 17. Mai 1923 [31]) eine Markensammlung in Anbetracht ihres überaus grossen Wertes und ihrer „grossen Seltenheit" sowie mit Rücksicht auf ihre künstlerische und historische Bedeutung als eine Kostbarkeit. Dass Rohseide [32]) und wertvoller Kognak [33]) als Gebrauchs- bezw. Verbrauchsgegenstände nach der Theorie das B.G., welche auf die Art, auf objektiv gleichbleibende Eigenschaft des zu befördernden Gutes abstellt, *nicht* als Kostbarkeiten angesehen werden können, muss als selbstverständlich betrachtet werden.

Es ist erfreulich zu sehen, in welch tiefschürfender Art und Weise das schweiz. B.G. den mutmasslichen Willen des Gesetzgebers zu ergründen sucht, wie es, indem es nicht nur auf den Wert, sondern auch auf die *Art* des Gutes abstellt, einen *eindeutigen* Begriff herauszuschälen sucht, der verlangt, dass ein solches Gut auch nach *Sprachgebrauch* und *Verkehrssitte* als Kostbarkeit gelte.

Diese lebenstreue Rechtsprechung in bezug auf die Umgrenzung des Begriffes „Kostbarkeiten" behielt das schweiz. B.G. immerfort bei und sie lässt uns alle seine diesbezüglichen Urteile objektiv sicher und durchwegs klar erscheinen; sie deckt sich ferner mit der französischen Begriffsbestimmung sowohl in der Argumentierung wie auch in ihrer Auswirkung, was für die zwischenstaatliche Verkehrssicherheit enorm viel bedeutet.

d) Die Praxis der österreichischen Gerichte.

Wie wir aus zwei Vorkriegsentscheidungen entnehmen können, ist die österreichische Rechtsprechung bei der Umgrenzung des Kostbarkeitsbegriffes gundsätzlich der französischen und schweizerischen Judikatur gefolgt, d. h. sie stellt neben den Wert auch auf die Art der Ware ab und verlangt, dass ein solches Gut auch nach Sprachgebrauch und Verkehrssitte als Kostbarkeit betrachtet werden kann.

---

31) § 5 a, S. 43 unserer Abhandlung und B.G.-Entsch. Bd. 49 II, S. 105.
32) § 4, S. 20 unserer Abhandlung und B.G.-Entsch. Bd. 49 II, S. 281.
33) § 5 a, S. 43 unserer Abhandlung und Zeitschrift für den internat. Eisenbahn-Transport Bd. 35/36, S. 303.

Am 25. Juni 1909 [34]) hatte das *Handelsgericht Wien* festzustellen, ob Indian-Marabuschmuckfedern zu den Kostbarkeiten im Sinne der Ausführungsbestimmungen zu Art. 3 I.Ü.E. zu zählen sind. Das Gericht ging dabei von der Annahme aus, dass in der Theorie [35]) die allgemeine Ansicht dahin gehe, unter Kostbarkeiten solche Sachen zu verstehen, welche im Verhältnis zu ihrem Umfang oder Gewicht einen ausserordentlich und ungewöhnlich hohen Wert haben. Der Gerichtshof führt dann aber weiter aus, dass schon der gewöhnliche Sprachgebrauch dagegen spreche, jede Sache schon deshalb als Kostbarkeit anzusehen, weil sie teuer sei. Namentlich müsse aber dieser Unterschied bei gewöhnlichen Handelswaren festgehalten werden, als welche Schmuckfedern jeder Art bezeichnet werden müssten, wenn sie nicht etwa mit Gold und Edelsteinen oder sonstigen edlen Metallen und Perlen durchwirkt seien. Das *Oberlandsgericht Wien* als Berufungsinstanz schloss sich in seinem Urteil vom 30. Okt. 1909 [36]) den Ausführungen des erstgenannten Gerichtes an, führte jedoch noch aus, dass allein schon aus der Stellung der Worte „und andere Kostbarkeiten" nach dem Worte „Pretiosen" hervorgehe, dass diese Worte *nur* in ausschliesslicher Beziehung auf das unmittelbar vorhergehende Wort „Pretiosen" gebraucht worden seien und somit nur in diesem Sinne ausgelegt werden dürfen. Gesagtes werde überdies noch durch den Umstand erhellt, dass nach den Worten „und andere Kostbarkeiten" noch Kunstgegenstände und Antiquitäten usw. aufgezählt werden. Von denselben Erwägungen ausgehend, sprach der *österreichische Oberste Gerichtshof* am 23. November 1915 [37]) Films die Kostbarkeitseigenschaft ab und erklärte am 1. März 1920 [38]), dass Seide keine Kostbarkeit im Sinne der Ausführungsbestimmungen zu Art. 3 des I.Ü.E. darstelle.

Was die binnenstaatliche Regelung der Kostbarkeitsfrage anbetrifft, vergleiche Paragraph 12, S. 94 fg. dieser Abhandlung (Anhang).

---

[34]) Vergl. E.E.E. Bd. 28, S. 162.

[35]) Vergl. § 3 unserer Abhandlung.

[36]) E.E.E. Bd. 28, S. 162.

[37]) Vergl. E.E.E. Bd. 33, S. 88 und § 4. 1. unserer Abhandlung.

[38]) Vergl. E.E.E. Bd. 28, S. 161.

§ 9. Vergleichung der verschiedenen Auslegungen der Kostbarkeitsbestimmungen des I.Ü.E.

Trotz der Einführung einheitlicher Normen im zwischenstaatlichen Eisenbahnverkehr ist es doch immer der nationale Richter, der im Einzelfall festzustellen hat, was als Kostbarkeit im Sinne der Ausführungsbestimmungen zu Art. 3 des I.Ü.E. zu gelten hat. Indem nun die Gerichtsbehörden der verschiedenen Vertragsstaaten den Begriff „Kostbarkeiten" nicht einheitlich interpretierten, führten die Kostbarkeitsbestimmungen des Übereinkommens zu einer erheblichen Rechtsunsicherheit im internationalen Eisenbahnfrachtverkehr. Es musste bei dem stets flutenden Rechtsleben der verschiedenen Staaten dazukommen, dass einem bestimmten Gute in einigen Staaten der Charakter einer Kostbarkeit zugestanden, in anderen aberkannt wurde.

Wie wir gesehen haben, müssen wir in bezug auf die Umgrenzung des Kostbarkeitsbegriffes zwischen zwei Auslegungsarten scharf unterscheiden, der *deutschen Rechtsprechung* und derselben der *französischen* und *schweizerischen Gerichte,* der sich grundsätzlich auch die *österreichische Gerichtspraxis* anschloss.

Was die Rechtsprechung *deutscher Gerichte* anbetrifft, wissen wir, dass das R.G. und nach ihm auch viele Landesgerichte für den Begriff der Kostbarkeit eine Definition aufgestellt haben, welche lautet: Kostbarkeiten sind alle diejenigen Güter, welche im Verhältnis zu ihrem Umfang und Gewicht und im Vergleich zu anderen Frachtgütern einen unverhältnismässig hohen Wert haben. Es ist uns ferner bekannt, dass diese Begriffsbestimmung von dem deutschen Reichsgericht auch auf den internationalen Frachtverkehr angewandt wurde [1]).

Diese Begriffsbestimmung ist eine freie Erfindung des Reichsgerichtes. Weder der Gesetzgeber der deutschen E.V.O. noch derjenige des I.Ü.E. kennt eine derartige Begriffsumgrenzung. Nicht zu leugnen ist, dass alle diejenigen Güter, welche vom Verkehr unzweifelhaft als Kostbarkeiten angesehen werden, unter diese Begriffsbestimmung fallen. Dass die Begriffsbestimmung dadurch aber noch zu keinem brauchbaren Maßstab

---

1) Vergl. Urteil des R.G. vom 8. VI. 1921 in der Zeitschrift für den internat. Eisenbahn-Transport, Bd. 30, S. 147.

wurde, dass sie von Anfang an den Stachel der Unzulänglichkeit in sich trug, bewies, wie wir wissen, unwiderlegbar die Kriegs- und Nachkriegszeit mit ihren wirtschaftlichen Begleiterscheinungen.

Die reichsgerichtliche Begriffsbestimmung für Kostbarkeiten krankte von Anfang an zwei grundlegenden Fehlern [2]):

1. Sie ist als Begriffsbestimmung viel zu allgemein, um eine nur annähernd richtige Einteilung der Waren in Kostbarkeiten und Nichtkostbarkeiten zu ermöglichen.
2. Sie entspricht nicht dem Willen des Gesetzgebers.

Erinnern wir uns daran, was nicht alles vom R.G. als Kostbarkeit angesprochen wurde. Seide, gewöhnliche Pelze, Zigarren und Zigaretten, Kleider und Wäsche, Teppiche, Schuhe und Stiefel, gewöhnliche Porzellanwaren usw., so scheint es uns selbstverständlich, dass die Zugrundelegung der reichsgerichtlichen Begriffsbestimmung Meinungsverschiedenheiten im höchsten Masse hervorrief.

Der natürliche Mensch, welcher die reichsgerichtliche Definition nicht zugrunde legt, versteht aber auch in Zeiten „stets steigender Preise“ nicht, warum Sachen, die er täglich auf dem Leibe trägt und abnutzt, also Kleider, Wäsche, Schuhe usw. plötzlich zu Kostbarkeiten werden sollten, er auf einmal in lauter Kostbarkeiten gehüllt sein sollte. Für ihn sind die gewöhnlichen Kleidungsstücke gerade das Gegenteil von Kostbarkeiten, die Kostbarkeiten sind die Ausnahmen, z. B. seine goldene Uhr, der Brillantring sowie seine sonstigen Schmucksachen.

Das R.G. kümmerte dies nicht, es mass, wog und rechnete mit Zahlen, welche das Gesetz nicht kannte und welche es von Fall zu Fall ausdachte. Kein Mensch wusste mehr, wie wir sahen, was alles noch Kostbarkeiten sein sollten, denn das Wort „Missverhältnis“ ist kein Maßstab und wann ein solches Missverhältnis zwischen Wert, Umfang und Gewicht des Frachtgutes bestehe, wurde ins freie Ermessen des Richters gestellt. Das Volksempfinden wurde aufs tiefste verletzt. Teuer und billig sind relative Begriffe. Was für den einen unverhältnismässig teuer ist, ist für den andern eine ganz gewöhnliche Ausgabe. Kommen also keine *objektiven* Merkmale hinzu, ist mit der reichsgerichtlichen

[2]) Vergl. Senckpiehl, Kostbarkeiten im Frachtrecht.

Begriffsbestimmung eine klare Einteilung der Güter in Kostbarkeiten und Nicht-Kostbarkeiten *nicht* möglich; denn das Missverhältnis zwischen dem Wert einerseits und dem Umfang und Gewicht anderseits ist kein fester Maßstab. Die Entscheidungen stellten auf das rein subjektive Empfinden ab und die Folge war notwendigerweise ein namenloser Wirrwarr von verschiedenen Meinungen, wie wir ihn im vorhergehenden Paragraphen lit. a) darzulegen versuchten. Die reichsgerichtliche Begriffsbestimmung entspricht ferner nicht dem Willen des Gesetzgebers des I.Ü.E. Wie wir wissen, hat der Gesetzgeber den Begriff Kostbarkeiten verwendet ohne ihn näher zu erläutern. § 1 (2) der Ausführungsbestimmungen zu Art. 3 I.Ü.E. zählt einige hochwertige Güter einzeln auf, denen die allgemeine Formel „und andere Kostbarkeiten" folgt, daraus geht meines Erachtens klar und eindeutig hervor, dass diese Aufzählungen indessen nur Beispiele sind und das I.Ü.E. den Begriff der Kostbarkeit als bekannt voraussetzt. Infolgedessen muss in irgendwelchen Volkskreisen eine Vorstellung über den Begriff vorhanden gewesen sein. Diese Volkskreise sind aber sicher nicht die gelehrten, oft lebensentfremdeten Richter, welche nur ganz gelegentlich Entscheidungen über Verhältnisse des Verkehrs zu treffen haben und deshalb mit den besonderen Verhältnissen des Verkehrslebens nicht immer sonderlich vertraut sind; sondern diejenigen Kreise, welche *täglich* mit dem Güterverkehr beschäftigt sind, also die Spediteure, die Lagerhalter, die Eisenbahn- und Schiffahrtsunternehmer und nicht zuletzt die Handelskreise, die täglich den genannten Unternehmern ihre Waren anvertrauen. Die *Handelskreise* müssen also befragt werden, sie sind diejenigen Volkskreise, welche eine Vorstellung über den Begriff der Kostbarkeit haben müssen. Mit kurzen Worten, es müssen Sachverständige (Handelskammern, Fachverbände, Interessenten und dergl.) vernommen werden. Das R.G. hat dies nicht für nötig gefunden. Es hat, bis in die neueste Zeit, in ständiger Praxis seine abstrakte Definition unentwegt angewendet und dadurch auch für den internationalen Verkehr die grösste *Rechtsunsicherheit* auf dem Gebiete des Frachtrechts geschaffen.

Demgegenüber hat, wie wir wissen, die Rechtsprechung der *französischen* und *schweizerischen* Gerichte, welcher sich auch grundsätzlich die österreichische Gerichtspraxis anschloss, in

Würdigung der dargelegten Tatsachen immer neben dem Wert auch auf die *Art* des Gutes abgestellt und verlangt, dass ein solches Gut auch nach Sprachgebrauch und Verkehrssitte als Kostbarkeit gelte.

Nach seiner Definition können nur ganz bestimmte Gütergruppen Kostbarkeiten im Sinne des Frachtrechts sein. Nur Güterarten wie die in den Ausführungsbestimmungen zu Art. 3 I.Ü.E. unmittelbar vorher aufgezählten Edelsteine, Perlen und Pretiosen. In der *Art* dieser Gegenstände liegt es aber nicht nur, dass sie wertvoll sind, sondern auch, dass sie selten vorkommen und nicht zu den Bedarfsartikeln der gewöhnlichen menschlichen Wirtschaft gehören [3]). Als weitere Begriffsmerkmale werden der Sprachgebrauch, und zwar der Sprachgebrauch der Verkehrsanschauungen und die Verkehrssitte genannt. Aus der Verkehrsanschauung ist also ferner zu ermitteln, ob ein Gut eine Kostbarkeit darstelle oder nicht. Die Verkehrsanschauung ist aber nicht, wie man etwa meinen könnte, etwas Unklares und Unbestimmtes. Es werden täglich grosse Mengen Güter aller Art versendet, aber nur eine ganz bestimmte Gruppe werden von den Beteiligten, der Absender und Versender einerseits und dem Verkehrsunternehmer anderseits als Kostbarkeiten behandelt. *Diese tägliche Übung ist objektiv festzustellen und feststellbar.*

Man könnte nun einwenden, dass diese Begriffsumschreibung für Zeiten wirtschaftlicher Umwälzungen etwas starres und unabänderliches enthalte. Diese Einwendung ist aber verfehlt, wenn sie überhaupt eine Einwendung genannt werden kann. Rechtsregeln und Rechtsbegriffe müssen etwas Festes und Unwandelbares sein, sonst sind sie keine Regeln, nach denen man sich richten kann. Deshalb brauchen sie aber noch lange nicht starr und unabänderlich zu sein. Ein glänzendes Beispiel dafür ist gerade die Verkehrsauffassung. Dieselbe ist in normalen Zeiten ein fester und sicherer Maßstab, aber auch sie kann sich ändern. Wird z. B. ein Gut, welches vor dem Weltkrieg wohlfeil war und deshalb keine Kostbarkeit, infolge der veränderten wirtschaftlichen Verhältnisse, nach demselben zu einem seltenen und kostbaren, so kann auch dieses Gut zu einer Kostbarkeit werden, ohne dass der Gesetzgeber einzugreifen braucht. Wie wir schon

[3]) Vergl. B.G.-Entsch. Bd. 48 II, S. 87.

auseinanderlegten, darf sich nicht bloss der Preis der Ware erhöht haben, denn der Preis schwankt immer, und eine vorübergehende oder auch länger dauernde Preissteigerung genügt zur Umwandlung einer gewöhnlichen Ware in eine Kostbarkeit nicht. Die Verkehrsauffassung muss das Gut zu einer Kostbarkeit stempeln, d. h. die allgemeine Überzeugung der am Verkehr mit dieser Ware beteiligten Kreise muss hinzukommen, das Gut muss unverhältnismässig *wertvoller* (im Vergleich zu andern Gütern) geworden sein. Dass dies zu Zeiten ungewöhnlicher Preiserhöhungen *ausnahmsweise* der Fall sein kann, haben wir aus Obigem darzulegen versucht.

Dies führt uns zu der für die Kriegs- und Nachkriegszeit so hochwichtigen Folgerung, *dass eine Gruppe von Sachen, die nach den Anschauungen des Lebens nicht zu den Kostbarkeiten gehören*, da der Preis allein nicht das Ausschlaggebende ist, *auch durch eine allgemeine Preissteigerung nicht werden können.*

Wir dürfen somit ruhig behaupten, wäre die deutsche Rechtsprechung mit der französischen und schweizerischen Gerichtspraxis einiggegangen, würden die Prozesse über Kostbarkeiten in Deutschland nicht den ungeheuren und zu anderen Staaten unverhältnismässigen Umfang angenommen haben, wie es tatsächlich zum Schaden nicht nur der deutschen Volkswirtschaft, sondern der Weltwirtschaft überhaupt geschehen ist [4]).

III. Kapitel.

§ 10. Das internationale Übereinkommen über den Eisenbahngüterverkehr vom 23. Oktober 1924.

Wie wir gesehen haben, hatte die schweiz. Regierung bereits für das Jahr 1915 eine umfassende Revision des Berner-Übereinkommens in Aussicht genommen. Auch war schon von dem Zentralamt für den internationalen Eisenbahntransport in Bern ein neuer Entwurf für das Übereinkommen ausgearbeitet und im Jahre 1914 an die Regierungen der Vertragsstaaten entsandt worden. Die weiteren Arbeiten wurden durch den Ausbruch des

[4]) Auch Selig-ohn gibt in seinem Kommentar z. I.U.G. vom 23. Oktober 1924 der franz.-schweiz. Begriffsauslegung den Vorzug.

Weltkrieges vereitelt. Am 27. Juli 1922 berief nun die schweiz. Regierung, auch im Hinblick auf den Art. 366 des Versailler Vertrages [1]) die an dem I.Ü.E. beteiligten Vertragsstaaten sowie Spanien, Estland, Finnland, Griechenland, Lettland, Litauen, Portugal und die Regierungskommission des Saargebietes zu einer Konferenz nach Bern auf den 1. Mai 1923, in der über die Revision des I.Ü.E. und über den Abschluss eines internationalen Übereinkommens über den Personen- und Gepäckverkehr beraten werden sollte. Den ersten Beratungen wurde das geltende I.Ü.E. zugrunde gelegt. Dabei wurde den einzelnen Staaten anheim gestellt, Abänderungsvorschläge dem Zentralamt für den internationalen Eisenbahntransport rechtzeitig einzusenden. Dieser Aufforderung sind die meisten Staaten nachgekommen. Von besonderer Wichtigkeit war das Vorgehen Frankreichs. Die französische Regierung legte einen ganz neuen Entwurf vor, dessen Inhalt im grossen ganzen dem geltenden I.Ü.E. und dem Entwurf des Personen- und Gepäckübereinkommens mit einigen wesentlichen Abweichungen entsprach, der aber in eine ganz neue Form gegossen war. Dem französischen Antrag waren die belgische, litauische, rumänische Regierung und die Regierungskommission des Saargebietes vollständig, die italienische Regierung mit einigen Änderungen beigetreten.

Auf der Grundlage dieses Entwurfes beriet die Revisionskonferenz. Auch die Regierungen des Deutschen Reiches, der Schweiz, Dänemarks, Polens, Österreichs und Ungarns, Schwedens, Norwegens hatten teils zu beiden, teils zu einer der Vorlagen Abänderungsvorschläge gemacht. Nur auf die wichtigsten dieser Abänderungsvorschläge, soweit sie von der Konferenz genehmigt worden sind, soll hier eingegangen werden.

Die Konferenz wurde von dem schweiz. Bundesrat Haab, dem Vorsitzenden des Eisenbahndepartements, eröffnet. Abweichend von den früheren Konferenzen, antwortete ihm nicht der deutsche, sondern der französische und der italienische Vertreter, denen der deutsche Vertreter in einigen Worten zustimmte. Zum ersten Präsidenten wurde, wie immer, ein Schweizer gewählt. Während in allen früheren Konferenzen der erste Vertreter des Staates, dem die meisten Eisenbahnen angehörten, d. h.

[1]) Vergl. Kapitel 3 § 6, S. 61 dieser Abhandlung.

des Deutschen Reiches, zum ersten Vizepräsidenten gewählt wurde, fiel diesmal die Wahl auf den Vertreter Frankreichs, der Vertreter Deutschlands wurde zum zweiten, der Vertreter Italiens zum dritten Vizepräsidenten gewählt.

Eine zweite wichtige mehr staatsrechtliche Frage betrifft die Zulassung der von der Schweiz eingeladenen, nicht dem I.Ü.E. angehörigen Staaten. Es handelt sich hier um Spanien, Griechenland, Litauen, Estland, Lettland, Finnland, Portugal (das in der Konferenz nicht vertreten war) und die Regierungskommission des Saargebietes. Wie man dazu gekommen ist, die letztere nicht nur einzuladen, sondern auch ihre selbständige Beteiligung an den Beratungen und ihre Unterschrift unter den festgestellten Entwürfen zuzulassen, während sie allerdings in der Einleitung unter den vertragsschliessenden Staaten nicht erscheint, ist allgemein unverständlich. Das Saargebiet war ein vorübergehend vom Völkerbund als Treuhändler verwaltetes Gebiet des Deutschen Reiches. Es wäre verständlich gewesen, wenn das Deutsche Reich ein Mitglied der Verwaltung der saarländischen Bahnen als einen Vertreter des Deutschen Reiches zugezogen hätte. Aber für ein Teilgebiet des Deutschen Reiches eine, wenn auch nur beschränkte selbständige Vertretung zuzulassen und es unter den teilnehmenden Staaten besonders aufzuführen, widerspricht nicht nur den Bestimmungen des I.Ü.E., sondern auch denen des Völkerbundes. Die übrigen nicht an dem I.Ü.E. beteiligten Staaten konnten unbedenklich mit Stimmrecht zu den Beratungen über den Entwurf des Personen- und Gepäckabkommens zugelassen werden. Dass man sie auch zu den Beratungen über das I.Ü.G. mit voller Gleichberechtigung zuliess, steht nach von der Leyen im Widerspruch zu Art. 59 des alten internationalen Übereinkommens. Sie widerspricht auch der Einladung der schweiz. Regierung zu der Konferenz. Die deutschen Vertreter hatten sich gegen Zulassung mit vollem Stimmrecht ausgesprochen, gegen die Beteiligung mit beratender Stimme kein Bedenken geäussert und ausdrücklich erklärt, dass sie die Aufnahme der Staaten unter die Mitglieder der des I.Ü.G. unter Beachtung der vorgeschriebenen Formen gern begrüssen würden. Gleichwohl wurde die unbeschränkte Zulassung mit dreizehn gegen acht Stimmen beschlossen, wobei die neuen Staaten natürlich mit der Mehrheit mitstimmten.

Das Ergebnis der Beratungen, die bis zum 8. Juni 1923 dauerten, war die Feststellung von zwei Entwürfen. Erstens ein *internationales Übereinkommen* über den *Eisenbahngüterverkehr* (I.Ü.G.) und zweitens ein *internationales Übereinkommen* über den *Eisenbahn-Personen- und Gepäckverkehr* (I.Ü.P.). Beide Übereinkommen sind von den beteiligten Regierungen genehmigt und am 23. Oktober 1924 in Bern vollzogen worden. Das anlässlich der Unterzeichnung des Übereinkommens aufgenommene Protokoll sagt ausdrücklich, die Übereinkommen seien zu ratifizieren und die Urkunden sobald wie möglich in Bern zu hinterlegen. Die Ratifizierung und damit die Hinterlegung der Ratifikationsurkunden durch die Vertragsstaaten verzögerten sich aber, so dass die Übereinkommen erst am 1. Oktober 1928 in Kraft treten konnten.

Was speziell das uns hier besonders interessierende I.Ü.G. anbetrifft, ist dieses bestimmt das alte Übereinkommen über den gleichen Gegenstand nebst den zugehörigen Vereinbarungen zu ersetzen. Es stellt sich vor allem als eine durchgreifende Revision der *Form* der bisherigen Bestimmungen dar.

Die im alten Übereinkommen durchgeführte Scheidung in eigentliche Gesetzesbestimmungen und Ausführungsbestimmungen, die sich nicht bewährt hat, ist aufgegeben. Die bisherigen Ausführungsbestimmungen sind in das Übereinkommen selbst aufgenommen und mit den Artikeln vereinigt, auf die sie sich beziehen. Damit ist der einst bestehende Übelstand, dass zusammengehörige Vorschriften auseinandergerissen sind und an verschiedenen Orten aufgesucht werden müssen, beseitigt.

Ebenso sind auch die Bestimmungen des dem alten Übereinkommen beigegebenen Protokolls und der Zusatzerklärung vom 20. September 1893 betreffend den Beitritt neuer Staaten, unter Vornahme der für nötig erachteten Änderungen, in den eigentlichen Text des neuen Übereinkommens aufgenommen worden.

Ferner hat das neue Übereinkommen einen bessern systematischen Aufbau erhalten. Es ist in Titel und Abschnitte eingeteilt, bisher waren die Bestimmungen des alten Übereinkommens ohne jede Gliederung artikelweise aneinander gereiht.

Im übrigen hat die Revisionskonferenz den einstmaligen Bestimmungen auch da, wo sie materiell unverändert in das gel-

tende Übereinkommen übernommen wurden, eine moderne Fassung gegeben und dabei auch eine Verbesserung in dem Sinne Bedacht genommen, dass sie sich bemüht hat, für gleiche Begriffe eine einheitliche Ausdrucksweise einzuführen.

Die ganze Umgestaltung ist als zweckmässig zu betrachten, insbesondere wird durch die neue Anordnung und Gliederung des Stoffes die Übersichtlichkeit ganz wesentlich erhöht.

Endlich noch die Sprachenfrage. Nach dem alten Übereinkommen galt der deutsche neben dem französischen gestellte Text in allen den Ländern, in denen die deutsche Sprache entweder ausschliesslich oder neben andern Sprachen die gesetzliche Verkehrssprache ist, als Urtext. Nach dem neuen Übereinkommen ist der französische Text allein Urtext. Ihm sind amtliche deutsche und italienische Übersetzungen beigefügt, die natürlich nicht die rechtliche Bedeutung eines Urtextes haben. Das ist nicht nur vom nationalen Standpunkt, sondern auch sachlich für die deutschsprechenden Länder eine Verschlechterung; eine Folge davon ist, beiläufig, dass der deutsche Text sich zuweilen wie eine Übersetzung aus dem französischen liest.

Die Bedeutung des I.Ü.G. ist ferner dadurch sehr vergrössert, als jetzt fast alle europäischen Kontinentalstaaten der Eisenbahnunion angehören, nur Russland und die Türkei [2]) sind keine Vertragsstaaten. Dadurch ist aus dem mitteleuropäischen ein europäisches Gesetzbuch geworden. Es ist sogar die Möglichkeit gegeben, dass sich der Geltungsbereich des I.Ü.G. noch über den Kontinent hinaus ausdehnt. Nach Art. 2 können jetzt auch regelmässig betriebene Kraftwagen und Schiffahrtslinien im Anschluss an eine Eisenbahn unter bestimmten Voraussetzungen in die Streckenliste des I.Ü.G. aufgenommen und die Beförderung auf ihnen dem Übereinkommen unterstellt werden. Für die Zukunft ergeben sich dadurch weite Ausblicke.

Neben der vielleicht wichtigsten *materiellen* Neuerung des Übereinkommens, kurz gesagt der Beseitigung des Kostbarkeitsbegriffes, auf die wir im folgenden ausführlich zu sprechen kommen werden, sind im Übereinkommen noch 25 Artikel inhaltlich abgeändert worden [3]).

---

[2]) Die Türkei immerhin mit ihren in Europa liegenden Linien.

[3]) Vergl. I.Ü.G. vom 23. Oktober 1924 und Bds.-Blatt 1925, Bd. I, S. 509.

§ 11. Ausmerzung der Ausführungsbestimmungen über die Kostbarkeiten.

Im Vergleich zum alten internationalen Übereinkommen enthält Art. 4 des I.Ü.G. mit die am schwersten wiegende Änderung: *die Beseitigung des Kostbarkeitsbegriffes.* Wie wir wissen, waren nach den ursprünglichen Ausführungsbestimmungen vom 14. Oktober 1890 alle Güter „von grossem Wert", also namentlich Kostbarkeiten, von der internationalen Beförderung überhaupt ausgeschlossen und zwar mit Rücksicht auf das mit ihrer Beförderung für die Haftung der Bahn verbundenen Risiko. Durch die Zusatz-Vereinbarung vom 16. Juli 1895, Art. 1, Abs. II und III, sind jedoch derartige wertvolle Güter entweder nach Massgabe von staatlichen Vereinbarungen oder von Tarifbestimmungen zur Beförderung zugelassen worden. Namentlich im Anschluss an die durch den Weltkrieg hervorgerufenen Verhältnisse spielte die Kostbarkeitsfrage in der Praxis und in der Literatur eine übergrosse Rolle. Über den Begriff „Kostbarkeit" entstand eine ganze Literatur, unzählige Gerichtsentscheidungen ergingen, die Landesgesetzgebungen wurden häufig geändert, aber auch sonst tauchten mancherlei Schwierigkeiten auf, nicht nur im Deutschen Reich, sondern auch in andern Ländern. Der der Berner-Beratung 1923 zugrunde gelegte sogenannte „gemeinsame Entwurf" behielt an sich den Kostbarkeitsbegriff bei, wollte ihn aber durch den Wert der Kostbarkeit, der 50 Goldfranken für 1 kg übersteigen musste, festlegen, auch sollten Kostbarkeiten nur bei Bezeichnung als solche im Frachtbrief zur Beförderung zugelassen werden und schliesslich war für die Deklaration des Interesses an der Lieferung vorgesehen, andernfalls sollten sie von der Beförderung ausgeschlossen sein. Diese Begriffsbestimmung der „Kostbarkeiten" stiess aber für die Länder auf Schwierigkeiten, wo der Wert des Geldes und der Preis der Waren wesentlichen Schwankungen unterliegen, vom Wert und Preis in andern Ländern stark abweichen und bei weitem nicht die Festigkeit aufweisen, die in andern Ländern herrscht [1]). Ausserdem wurde auch die Bezeichnung der Kostbarkeit als solche im Frachtbrief und die notwendige Interessenangabe als eine Gefahr für die Eisenbahnen angesehen. Man einigte sich daher auf den nament-

[1]) Vergl. Protokoll S. 30 fg.

lich von Deutschland, Österreich, Italien, Rumänien und der Schweiz unterstützten Standpunkt, auf der einen Seite die Kostbarkeit überhaupt aus der Vorschrift über die nur bedingungsweise zugelassenen Gegenstände herauszustreichen, auf der andern Seite aber die Haftung der Eisenbahn bei Fehlen einer Interessendeklaration auf höchstens 50 Fr. für jedes kg Rohgewicht für *alle* Güter zu beschränken und durch die Übergangsbestimmungen jedem Staat für einen gewissen Zeitraum zu gestatten, durch Tarifvorschriften den festgesetzten Höchstbetrag von 50 Fr. herabzusetzen [2]). Will sich der Geschädigte einen höheren Schadenersatz sichern, so kann er diesen entweder durch Angabe des Interesses an der Lieferung oder durch Versicherung bei einer Privat-Gesellschaft erlangen. *Somit sind denn jetzt im internationalen Verkehr Kostbarkeiten und Kunstgegenstände usw. allgemein und bedingungslos zugelassen,* alle mit diesem Begriff zusammenhängenden Streitfragen im internationalen Eisenbahnfrachtverkehr beseitigt. Wie wir gesehen haben, musste sich aber der Verfrachter diese Verkehrserleichterung mit einer Einschränkung der Haftpflicht der Eisenbahn für *alle* Güter erkaufen. Dies führt uns dem Art. 29 des geltenden internationalen Übereinkommen zu.

Nach dem alten internationalen Frachtrecht hatte die Eisenbahn den Handelswert oder den gemeinen Wert des Gutes am Versandorte zu ersetzen. Der Art. 29 des I.Ü.G. lautet dagegen: „Wenn von der Eisenbahn ..... Entschädigung für gänzlichen oder teilweisen Verlust des Gutes zu leisten ist, so wird die Entschädigung berechnet nach dem Börsenpreis, in Ermangelung eines solchen nach dem Marktpreis, in Ermangelung eines solchen nach dem gemeinen Wert . . . am Versandort. *Jedoch darf die Entschädigung . . . . 50 Frs. für jedes Kilogramm des Rohgewichtes* nicht überschreiten.“ Mit andern Worten, das I.Ü.G. kehrt zurück zu den bis zum Jahr 1892 in Deutschland geltenden und mit dem Inkrafttreten des I.Ü.E. auch im Binnenverkehr aufgehobenen sogenannten Normalsätzen, die allerdings viel höher sind als die damaligen von 60 Mk. für 50 kg. Will sich der Geschädigte einen höheren Schadenersatz sichern, so kann er dies, wie wir bereits gesehen haben, entweder durch An-

---

2) Vergl. Protokoll S. 31/33 fg. und 114 fg.

gabe des Interesses an der Lieferung oder durch Versicherung bei einer Privat-Gesellschaft erlangen.

Wie wir sehen, behandelt Art. 29 lediglich die Frage, in welcher Höhe und in welchem Umfange die Eisenbahn bei gänzlichem oder teilweisem Verlust des Gutes eine Entschädigung zu zahlen hat. Ob die Eisenbahn überhaupt zur Entschädigung verpflichtet ist, entscheidet sich dagegen nach Art. 27 und 28. In Art. 29 wird auch nur das Prinzip für den Regelfall aufgestellt. Hiervon gibt es aber Ausnahmefälle und zwar eine Erweiterung des Schadenbetrages in Art. 35 § 4 durch Angabe des Interesses an der Lieferung und in Art. 36 bei Vorsatz und grober Fahrlässigkeit der Eisenbahn, eine Herabsetzung in Art. 34 bei Festsetzung eines Höchstbetrages in Spezial- und Ausnahme-Tarifen. In allen diesen Ausnahmefällen wird aber auch für die Berechnung des Schadens der Grundsatz des Art. 29 zugrunde gelegt, bei der Angabe des Interesses an der Lieferung kann jedoch über die nach Art. 29 zu leistende Entschädigung ein weiterer Betrag bis zur Höhe der angegebenen Interessensumme gefordert werden, bei *Vorsatz oder grober Fahrlässigkeit kann bis zum doppelten des in Art. 29 genannten Höchstbetrages der Schaden ersetzt werden,* während nach dem alten internationalen Übereinkommen, Art. 34, die Eisenbahn unbeschränkt den objektiven Wert des Gutes im Verlustfalle als Entschädigungssumme zu zahlen hatte, hat das I.Ü.G. nach Gesagtem eine *Höchstgrenze* für die Entschädigungssumme eingeführt. Nach Art. 29 Abs. I Satz II darf die Entschädigungssumme im Regelfall 50 Fr. für jedes fehlende kg des Rohgewichtes nicht übersteigen. Es ist also zunächst gesondert der Wert des Gutes zu berechnen und der auf dem Rohgewicht des Gutes beruhende Höchstbetrag der Entschädigung; übersteigt erstere Summe den Höchstbetrag, so ist lediglich dieser Höchstbetrag zu leisten, bleibt der Wert des Gutes unter dem Höchstbetrage, so wird dieser Gutswert voll bezahlt. Der Höchstbetrag kann also nicht stets gefordert werden, sondern nur, wenn der Gutswert ihm auch gleich oder grösser ist. Nach der Übergangsbestimmung Ziff. 1 d des Schlussprotokolls können die Vertragsstaaten abweichend von dem Höchstbetrage des Art. 29 für einen vier Jahre nicht übersteigenden Zeitraum, gerechnet vom Inkrafttreten des I.Ü.G. an, durch Tarifvorschriften oder durch Massnahmen der Staatsgewalt den Höchstbetrag,

bis zu dem die Eisenbahn Entschädigung zu leisten hat, auf 25 Fr. für jedes fehlende kg des Rohgewichtes herabsetzen. Eine weitere Herabsetzung ist nicht gestattet. Als „Franken" gilt nach Art. 56 § 1 der Goldfranken im Werte von 1/5,18 Golddollar der Vereinigten Staaten von Amerika. Neben der Entschädigung wegen gänzlichen Verlustes des Gutes kann eine Entschädigung wegen Lieferfristüberschreitung, Art. 33 § III Abs. II, und auch solche wegen Beschädigung des nicht verlorenen Teils, Art. 32, beansprucht werden.

Des weitern hat man auch an Stelle des bisherigen Begriffes des „gemeinen Handelswertes", der in erster Linie für die Berechnung des Ersatzes massgebend war, den Begriff des Börsen- oder Marktpreises gesetzt. Ferner ist in Art. 29 Abs. III für den Fall, dass der als Grundlage für die Berechnung der Entschädigung dienende Betrag in ausländischer Währung ausgedrückt ist, festgelegt, dass der Kurs des Ortes und des Tages der Zahlung als massgebend anzusehen sei. Mit der Beseitigung des Kostbarkeitsbegriffes steht ebenfalls noch im Zusammenhang, dass das I.Ü.G. keine Bestimmungen mehr über die Verwirkung der Ersatzansprüche durch Verletzung der Beförderungsbedingungen bei ausgeschlossenen oder nur bedingungsweise zugelassenen Gütern enthält, vielmehr Art. 28 Abs. I, lit. e nur einen bevorrechtigten Haftbefreiungsgrund für die Eisenbahn hierfür neu schafft.

Das alte internationale Übereinkommen, Art. 43, schloss bei der Aufgabe von solchen Gütern, wenn dieser unter unrichtiger oder ungenauer Deklaration erfolgte oder wenn die vorgesehenen Sicherheitsvorschriften vom Absender ausser acht gelassen waren, jede Haftung der Eisenbahn auf Grund des Frachtvertrages aus, gleichgültig, aus welcher Ursache der Schaden erstanden war. Die Kommission IV der Berner-Konferenz von 1923 wollte dagegen die Haftung nur insoweit ausschliessen, als der Schaden eine Folge der unrichtigen usw. Deklaration oder der Nichterfüllung der Bedingungen sei[3]). Dagegen wurde jedoch von dem deutschen Vertreter geltend gemacht, dass der vorgeschlagene Text der Eisenbahn die Pflicht auferlege zu beweisen, dass die Beschädigung eine Folge der falschen Deklaration sei. Wenn auch das Interesse des Publikums gewahrt werden müsse,

[3]) Vergl. S. 134 des Protokolls.

so würde es doch gerechter erscheinen, der Eisenbahn den Vorteil der Vermutung zu gewähren, die zu ihren Gunsten für die ganz ähnlichen Fälle des Art. 28 des alten Übereinkommens aufgestellt sei. Darauf wurde die Bestimmung nochmals der Kommission überwiesen. Die Kommission hat sich für eine Lösung erklärt, durch die den Interessen der Eisenbahn und des Publikums in gleicher Weise entsprochen wird. Sie schlug daher die jetzige Fassung des französischen Textes mit einer unwesentlichen textlichen Änderung vor, auch der deutsche Text ist nur redaktionell geändert. Diese Lösung wurde auch von der Konferenz angenommen [4]). Durch diese Neuerung ist die Lage des Absenders bedeutend verbessert worden. Denn nach dem I.Ü.G. hat die Eisenbahn zunächst zu beweisen, dass der Schaden in dem Einzelfalle mit der Zuwiderhandlung in Zusammenhang stehen kann, wogegen der Gegenbeweis zulässig ist, dass der Schaden in diesem Falle nicht eine Folge der Zuwiderhandlung ist. Die Lage des Absenders ist insofern aber auch verbessert, als Art. 43 des alten internationalen Übereinkommens die Eisenbahn von jeder Haftung befreite, Art. 28 § I lit. e jedoch nur auf Verlust- und Beschädigungsschäden anzuwenden ist.

Es gehört nicht in den Rahmen dieser Arbeit, uns weiter in die allgemeinen Entschädigungsbestimmungen dieses und der heranzuziehenden Artikel des I.Ü.G. näher einzulassen, für uns ist einzig von Bedeutung, dass die *allgemeinen* Entschädigungsvorschriften auf Grund der Schadenersatzfrage für Verlust oder Beschädigung von Kostbarkeiten abgeändert wurden. Ob zum Vorteil oder zum Nachteil der Beteiligten, oder ob überhaupt auf Grund berechtigter Erwägungen, sollen noch die folgenden Ausführungen zeigen.

§ 12. Kritische Würdigung der Neuregelung.

Nachdem wir uns bemühten, im vorhergehenden Paragraphen die Neuregelung der Kostbarkeitsfrage im I.Ü.G. rein objektiv darzustellen, möchten wir hier die Neuerung von kritischer Warte aus betrachten.

Die Neuerungen im I.Ü.G. werden besonders dann scharf hervorgehoben, wenn man das alte Recht zum Vergleich heran-

[4]) Vergl. S. 163 des Protokolls.

zieht. Obschon man sagen kann, dass im wesentlichen das I.Ü.G. an den alten und bewährten Bestimmungen festgehalten hat, enthält es doch neben zahlreichen minderwertigen einige tiefeingreifende Änderungen. Hierzu zählt namentlich die ganz neue Regelung der vielumstrittenen Kostbarkeitsfrage. Wie wir wissen, war nach den Bestimmungen des alten internationalen Übereinkommens die Beförderung von Gold- und Silberbarren, Platina, Geld, geldwerte Münzen und Papiere usw. und andern Kostbarkeiten, ferner von Kunstgegenständen und Antiquitäten auf internationalem Frachtbrief nur zugelassen, wenn zwischen den Regierungen der beteiligten Staaten besondere Vereinbarungen darüber getroffen wurden oder wenn die beteiligten Bahnen entsprechende Tarifbestimmungen, die aber von den zuständigen Aufsichtsbehörden genehmigt sein mussten, aufgestellt haben. Solche Vereinbarungen oder Tarife sind aber seit der Entstehung des I.Ü.E. nur in sehr wenigen Fällen zustande gekommen, so dass zwischen der überwiegenden Mehrzahl der europäischen Länder der Verkehr der Kostbarkeiten von der Anwendung des I.Ü.E. tatsächlich ausgeschlossen war. Die Schwierigkeiten, die dem Zustandekommen solcher besonderen Übereinkommen entgegenstehen, liegen in der Notwendigkeit der Haftpflichtbegrenzung und in der Unmöglichkeit für den Begriff „Kostbarkeiten" in allen Staaten übereinstimmende Unterscheidungsmerkmale zu finden.

Wie wir gesehen haben, hat dieser Begriff schon in der Vorkriegszeit, trotz der damaligen stabilen Verhältnisse, bei der Auslegung der Vorschriften der Ausführungsbestimmungen zu Art. 3 I.Ü.E. zu Schwierigkeiten geführt; eine vollständige Verwirrung haben aber erst die Kriegs- und Nachkriegszeiten herbeigeführt. Mit der zunehmenden Geldentwertung [1]) und der wachsenden Unsicherheit des Bahnverkehrs steigerten sich die Schwierigkeiten immer mehr, die verschiedenartige, abnorme Entwicklung der Warenpreise in den einzelnen Ländern machten es fast unmöglich, für den Begriff der „anderen Kostbarkeiten" allgemein gültige, objektive Unterscheidungsmerkmale zu befolgen. Alles dies führte schliesslich zu einer völligen Verwischung der Grenze zwischen Kostbarkeiten und gewöhnlichen Handelsgütern. Wie wir ferner wissen, war auch die Rechtsprechung in bezug auf

[1]) Vergl. unsere diesbezügl. Ausführungen in § 4 S. 16 dieser Abhandlung.

die Umgrenzung des Begriffs in den verschiedenen Ländern keineswegs eine einheitliche. Die französische und schweizerische Rechtsprechung, der grundsätzlich auch die österreichische Gerichtspraxis gefolgt ist, stellte neben dem Wert auch auf die Art des Gutes ab und verlangte, dass eine solche Ware auch nach Sprachgebrauch und Verkehrssitte als Kostbarkeit gelte. Im Gegensatz hierzu hat die deutsche Gerichtspraxis von jeher erklärt, zu den Kostbarkeiten gehöre jedes im Verhältnis zu seinem Umfang und Gewicht besonders wertvolle Gut. Diese Abweichung der Auffassung und die daraus folgende ungleichmässige Behandlung der Verfrachter in den verschiedenen Ländern werden durch die neue Fassung grundsätzlich beseitigt. Eine Unterscheidung zwischen kostbaren und anderen Gütern wird überhaupt nicht mehr gemacht und besondere Bedingungen für die Beförderung von Kostbarkeiten werden dem Verfrachter von der Eisenbahn nicht mehr auferlegt. Es werden damit zahlreiche Streitfälle zwischen Eisenbahn und Verkehrstreibenden aus der Welt geschafft und man wird diese Änderung als ein Verkehrsfortschritt bezeichnen können. Betrachten wir jedoch die Kehrseite der Medaille, so muss man bedauern, dass die Verfrachter diese Verkehrserleichterung mit einer Einschränkung der Haftpflicht der Eisenbahn für *alle* Güter haben erkaufen müssen.

Art. 29 beschränkt die Haftpflicht nicht nur für den Regelfall, sondern auch bei Vorsatz oder grober Fahrlässigkeit der Eisenbahn auf einen Höchstbetrag. Als Höchstgrenze für die zu leistende Entschädigung ist im Regelfall 50 Fr. für jedes Kilo Rohgewicht und bei Vorsatz (dolus) oder grober Fahrlässigkeit (culpa lata) das doppelte dieses Betrages festgesetzt worden, während bisher, im alten Übereinkommen, im Regelfalle der gemeine Handelswert (bzw. gemeine Wert) und bei Vorsatz usw. der *volle* Schaden zu ersetzen war. Bei Angabe des Interesses besteht zwar wie bisher die Möglichkeit der vollen Entschädigung, aber hiervon brauchte unter der Herrschaft des alten Rechtes nur in Ausnahmefällen Gebrauch gemacht zu werden, da der normale Entschädigungsanspruch meist vollkommen ausreichte. Die Angabe des Interesses an der Lieferung bedingt aber die Aufwendung nicht unbeträchtlicher Unkosten. Der Verfrachter hat in diesem Fall eine Prämie von ein Viertel Promille der angegebenen Summe für je zehn Kilometer Beförderungsstrecke zu bezahlen, erhält

aber dadurch die Gewähr dafür, dass ihm bei Verlust, Minderung usw. auch der die erwähnte Höchstgrenze von 50 Fr. für 1 kg Rohgewicht übersteigende Schaden bis zur Höhe des angegebenen Interessebetrages von der Eisenbahn ersetzt wird. Bei grösseren Entfernungen ist dieser Prämiensatz allerdings ziemlich hoch, bei 800 Kilometer z. B. zwei Prozent, weshalb die Verfrachter in vielen Fällen die in der Regel billigeren privaten Transportschaden-Versicherungsgesellschaften vorziehen dürften [2]).

Die Verkehrtreibenden werden also in der Mehrzahl der Fälle — wie wir gesehen haben, unter Aufwendung nicht unbeachtlicher Unkosten — das Interesse an der Lieferung angeben oder private Versicherung eingehen müssen; denn der als Höchstgrenze vorgesehene Entschädigungsbetrag von 50 Fr. für 1 kg Rohgewicht muss *sehr unzulänglich* erscheinen, um den im Schadenfalle zu ersetzenden Wert des Gutes zu decken. Bei Rohstoffen und Halberzeugnissen mag der Betrag ausreichen, aber für die meisten Erzeugnisse der feineren Fertigindustrie wird ein Überwert ungedeckt bleiben. Als ganz besonders weitgehende Änderung des bisherigen Rechts muss die Festsetzung einer Höchstgrenze bei Vorsatz (dolus) und grober Fahrlässigkeit (culpa lata) auf das doppelte des Entschädigungsanspruches im Regelfall, also auf 100 Fr., bezeichnet werden. (Vergl. Art. 36 I.Ü.G. in Verbindung mit 29, 32, 33, 34 und 35.)

Trotzdem diese Einschränkungen der Haftpflicht für den Verfrachter insoweit einen gewissen Ausgleich finden, als nunmehr auch Kostbarkeiten bedingungslos wie andere Güter im internationalen Verkehr zur Beförderung angenommen werden und es nicht „billig" erscheint, die Eisenbahn für Verlust, Beschädigung usw. hochwertiger Güter voll haften zu lassen, wenn sich der Berechtigte nicht auch seinerseits durch eine Interessendeklaration zu schützen sucht und in der Form der Entrichtung einer besonderen Gebühr an dem Risiko beteiligt, muss es doch als eine für die Verfrachter höchst nachteilige Änderung bezeichnet werden, wenn die Eisenbahn ihre Haftpflicht für *alle* Güter selbst bei Verschulden und grober Fahrlässigkeit auf einen Höchstbetrag beschränken will.

---

2) Vergl. hierzu die Erläuterungen der österr. Regier.-Vorlage z. I.Ü.G, und L. Strauss, Das I.Ü.G. vom 1. Okt. 1928.

Gesagtes wird dadurch noch besonders plastisch, wenn man daran denkt, dass im Durchschnitt auch heute noch die Menge und der Wert der Gütersendungen auf der Eisenbahn, die tatsächlich innerhalb des Begriffes der Kostbarkeiten liegen, verschwindend gering ist zu der Masse und dem Wert der andern Gütersendungen.

Dass bei solch tiefgreifenden Änderungen, deren tatsächliche Vorteile als überwiegend auf Seiten der Eisenbahn liegend bezeichnet werden müssen, der Wert der Neuregelung verschieden beurteilt wird, ist selbstverständlich.

Kommentare zu dem neuen Übereinkommen sind bis jetzt von deutscher Seite zwei erschienen. Während sich *Seligsohn* [3]) einer Würdigung betreffend der Neuregelung der Kostbarkeitsfrage enthält, meint *Lœning* [4]), „dieselbe werde wohl allseitig begrüsst werden". Ebenso würdigt *Fritsch* [5]) in seinem Aufsatz im Archiv für Eisenbahnwesen die Änderung mit folgenden Worten: „Diese Rechtsänderung (Streichung des Kostbarkeitsbegriffes im I.Ü.G.) bringt eine wesentliche Verbesserung und wird hoffentlich auch auf den innerdeutschen Verkehr übernommen werden." Endlich erklärt die *deutsche Denkschrift* [6]): „Diese Regelung beseitigt mit einem Schlag die Ursache vieler Prozesse und dürfte in der Tat einen billigen Ausgleich zwischen den Interessen der Verfrachter und der Eisenbahn darstellen [7]).

Anders nun *von der Leyen* [8]), der wohl einzig noch lebende Teilnehmer an der ersten Konferenz zum I.Ü.E. von 1890 und der hervorragende Mitarbeiter an dem Zustandekommen des Gesamtwerkes. Auch von der Leyen betrachtet die Ausmerzung des Kostbarkeitsbegriffes aus dem internationalen Übereinkommen als die *schwerwiegendste* Änderung des Gesamtwerkes, betrachtet diese jedoch mit dem kritischen Blick des betagten Mannes. Vor

[3]) Vergl. Seligsohn, Kommentar z. I.Ü.G., Berlin-Grünewald 1930.

[4]) Loening, Kommentar z. I.Ü.G. in Stilkes-Rechtsbibl., Berlin 1927.

[5]) Fritsch, Archiv für Eisenbahnwesen 1924, S. 594.

[6]) Vergl. Deutsche Denkschrift, S. 107.

[7]) Für Frankreich, vergl. René Brunet—Paul Durand—Max de Fourcauld. Les Transports internat. par Voie ferrée (1927); für Österreich, vergl. österr, Regier.-Vorlage und L. Strauss, Das I.Ü.G. vom 1. Okt. 1928, Wien und Leipzig 1929, welche beide sich einer Würdigung enthalten.

[8]) Vergl. Archiv für Eisenbahnwesen, 1928, S. 313.

allem erinnert er auch daran, dass durch die neuen Bestimmungen ein Recht wenigstens theoretisch wiederhergestellt werde, das einstmals in Deutschland, Österreich-Ungarn und im ganzen Gebiet des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen galt, das Recht der Eisenbahnen, die für den Verlust und Beschädigung zu gewährende Entschädigung auf einen Höchstbetrag, man nannte es damals den Normalsatz, zu beschränken [9]). Dies erwähnt auch noch Lœning in seinem Kommentar [10]), doch von der Leyen erachtet es für nötig, in den geschichtlichen Darstellungen noch etwas weiter zurückzugehen; denn diese Bestimmungen gehen zurück auf die ersten Rechtsbildungen im Eisenbahnwesen, die im Jahre 1850 erlassenen sogenannten Betriebsreglements. Bei den Beratungen des deutschen Handelsgesetzbuches in der sog. Nürnberger-Konferenz wurde dieses Vorrecht beseitigt, die Eisenbahnen dem gewöhnlichen Frachtführer gleichgestellt. Den Eisenbahnen gelang es aber, bei der dritten Lesung des Handelsgesetzbuches die Abänderungen dieses Beschlusses erster Lesung zu erreichen. Das alte Recht der Normalsätze und anderer Vorrechte der Eisenbahnen wurden jetzt sogar mit Gesetzeskraft im Handelsgesetzbuch beibehalten. Von der Leyen macht dann auf die Klagen und Beschwerden, die die Normalentschädigungssätze von 60 Mark für 50 kg zur Folge gehabt haben, aufmerksam. Er meint, dass die Normalsätze in den ersten Entwicklungsjahren der Eisenbahnen verständlich waren, in denen man mit Rücksicht auf die Unsicherheit und die Gefährlichkeit dieses Gewerbes den Eisenbahnen gewisse Vorrechte zubilligen konnte. Sie seien es aber nach der ganzen Entwicklung des Eisenbahnbetriebes allmählich nicht mehr gewesen. Als daher der Erlass eines internationalen Eisenbahnfrachtrechts in Erwägung kam, ergriff die preussische Staatsbahnverwaltung die Gelegenheit, im internationalen Verkehr die Beseitigung der Normalsätze vorzuschlagen, und schon an der Konferenz von 1878 wurde ein dahingehender Beschluss gefasst, der zugleich den Rechtsgrundsätzen der übrigen Vertragsstaaten entgegengekommen ist. Diese Bestimmungen seien in der Eisenbahnverkehrsordnung des Deutschen Reiches und später im Handelsgesetzbuch von 1897 aufgenommen wor-

[9]) Vergl. § 2, S. 9 fg. dieser Abhandlung.
[10]) Vergl. Loening, Kommentar z. I.Ü.G. vom 23. Okt. 1924, S. 698.

den und hätten sich in den vergangenen 33 Jahren nicht nur im internationalen sondern auch im Binnenverkehr der Vertragsstaaten durchaus bewährt. Ferner weist er darauf hin, dass die im Jahre 1878 festgesetzte Bestimmung über die Höhe des Schadenersatzes alsbald von den Eisenbahnen (in erster Linie den Privatbahnen) als für sie untragbar bekämpft worden sei und diese Angriffe hätten die Folge gehabt, dass an Stelle des zu ersetzenden Wertes am Ort der Ablieferung der Wert und die Zeit am Versandort gesetzt wurde, was für die Eisenbahnen besonders im internationalen Verkehr von Vorteil sei, da bei längeren Transporten der Wert des Gutes sich während der Dauer der Beförderung ändern könne. Diese Bestimmung sei denn auch in das Binnenrecht aufgenommen worden.

Nach von der Leyen sind der einzige Grund der Änderung der alten und bewährten Kostbarkeitsbestimmungen im internationalen Übereinkommen die Schwierigkeiten, welche während und nach dem Krieg für die Eisenbahnen und die Verfrachter bei der Beförderung von Kostbarkeiten entstanden sind. Solche Schwierigkeiten seien *vor* dem Krieg nicht vorhanden gewesen. Rechtsstreitigkeiten bei der Beförderung dieser Gegenstände seien ausserordentlich selten vorgekommen. Erst als infolge der immer fortschreitenden Geldentwertung die Preise für alle Arten von Gütern hin und her schwankten, hätten sich Zweifel darüber erhoben, was als Kostbarkeit zu betrachten sei; die Eisenbahn habe vergebens versucht einen genaueren Begriff zu geben und es seien so eine Unzahl von Prozessen entstanden, die eine bedauerliche Rechtsunsicherheit mit sich gebracht haben. Seit Stabilisierung der Währung hätten aber diese Prozesse sich andauernd vermindert, sie hätten nahezu aufgehört und der Zustand vor der Geldentwertung sei zurückgekehrt. Während den Beratungen der Revisionskonferenz von 1923 hätten jedoch die Schwierigkeiten noch fortbestanden und es sei selbstverständlich, dass man eine Beseitigung der Schwierigkeiten durch Änderung der gesetzlichen Bestimmungen versucht habe. Von der Leyen fährt dann wörtlich fort:

„Jedenfalls würde aber heute kein Anlass mehr vorliegen, die alten, wie bemerkt, durchaus bewährten Bestimmungen über die Höhe des Schadenersatzes zu ändern und wenn ich recht unterrichtet bin, so besteht bei einer Anzahl von Staaten die Ab-

sicht, die Bestimmungen in ihr Binnenrecht *nicht* einzufügen. Eine Einführung der neuen Bestimmungen des I.Ü.G. in das Binnenrecht des Deutschen Reiches würde unter anderem auch die nicht erfreuliche Folge haben, dass das Handelsgesetzbuch geändert werden müsste, d. h. dass diese ganze Frage auch vor den Reichstag käme. Wenn möglich, so muss das vermieden werden. Im Gegenteil, ich hoffe, dass bei der nächsten Revision des I.Ü.G. das alte I.Ü.E. hier zurückkehrt."

In Anbetracht dieser verschiedenen, ja sich widersprechenden Meinungen bewährter Theoretiker und mit Rücksicht auf die überaus kurze Zeitspanne seit dem Inkrafttreten des I.Ü.G. (1. Oktober 1928), die eine sichere Würdigung vom Standpunkte des Verkehrslebens aus noch nicht ermöglicht, muss es als eine heikle Aufgabe bezeichnet werden, zu der Neuregelung noch entschiedener Stellung zu nehmen als dies schon anfangs dieses Paragraphen geschehen ist.

Besondere Beachtung bedarf wohl die Tatsache, dass die vielerorts als nachahmungswürdig bezeichnete Neuregelung der Kostbarkeitsfrage im internationalen Eisenbahntransportrecht bis heute ausser in Ungarn und Polen in *keiner* nationalen Eisenbahnverkehrsordnung Aufnahme gefunden hat. Seit den Beratungen des I.Ü.G. und dessen Unterzeichnung am 23. Oktober 1924 sind die meisten nationalen Eisenbahnverkehrsordnungen revidiert worden. Als ein Hauptmotiv zur Neubearbeitung muss der Wunsch betrachtet werden, auch in Zukunft die nationalen Eisenbahnverkehrsrechte möglichst mit den internationalen Übereinkommen in Übereinstimmung zu halten [1]). Dass es in diesem Fall als geboten erscheint, dass auch die Änderung der Kostbarkeitsbestimmungen übernommen worden wären, muss fast selbstverständlich erscheinen. Wie wir sehen werden, ist dies *nicht* geschehen. Die neue *deutsche* Eisenbahnverkehrsordnung [12]), erlassen am 16. Mai 1928 [13]), in Kraft seit dem 1. Oktober 1928, hat den Standpunkt des I.Ü.G. *nicht* angenommen. Die Begründung sagt dazu, die Feststellung eines allgemeinen Entschädigungshöchstbetrages sei nicht übernommen, weil sie im wesent-

---

11) Gesagtes gilt namentlich für Deutschland.

12) Vergl. Anhang.

13) Vergl. Reichsgesetzblatt, 1928 II, S. 401—485.

lichen darauf zurückzuführen sei, dass während den Beratungen zu den neuen Übereinkommen (Mai bis Juni 1923) in fast allen europäischen Ländern die Geldentwertung die Entschädigungsbeträge der Eisenbahnen ständig wachsen liess und sich dementsprechend die Eisenbahnen gezwungen sahen, Güter zu den *Kostbarkeiten* zu rechnen, die nach dem allgemeinen Sprachgebrauch nicht hiezu gehören, bei denen aber die Entschädigungsbeträge durch die Geldentwertung so hoch geworden waren, dass sie in keinem Verhältnis mehr zu den Frachtsätzen standen. Zahlreiche Rechtsstreitigkeiten über den Kostbarkeitsbegriff waren die notwendige Folge. Diese waren im internationalen Verkehr besonders daher unerfreulich, weil der Begriff in den verschiedenen europäischen Ländern verschieden ausgelegt wurde. Diesen unerquicklichen Verhältnissen wollten die neuen internationalen Übereinkommen durch die Einführung eines allgemeinen Entschädigungshöchstbetrages abhelfen, der auch bei Kostbarkeiten zur Anwendung kommt. Abgesehen davon, dass diese Gründe für das Binnenfrachtrecht zum Teil nicht ausschlaggebend sind (z. B. die verschiedenartige Auslegung des Kostbarkeitsbegriffs) ist inzwischen sowohl in Deutschland wie in den anderen europäischen Ländern eine Festigung der Währung eingetreten, der Hauptgrund für die Beschränkung der Entschädigungsbeträge auf einen Höchstbetrag also weggefallen. Deshalb und in Anbetracht, dass eine derartige Änderung der Eisenbahnverkehrsordnung eine Änderung des H.G.B. vorausgesetzt hätte, denn der Art. 457 H.G.B. gehört gemäss Art. 471 H.G.B. zu den zwingenden Vorschriften des H.G.B., die durch die Eisenbahnverkehrsordnung noch durch Verträge hinsichtlich der Verpflichtungen der Eisenbahn [14]), nicht abgeändert werden können, hat die neue deutsche Eisenbahnverkehrsordnung davon abgesehen, diese Neuerung der internationalen Übereinkommen zu übernehmen. Die Eisenbahn haftet also auch fernerhin im allgemeinen für den *gemeinen Handelswert bzw. gemeinen Wert* der in Verlust geratenen, beschädigten usw. Gegenstände, wenn Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit der Eisenbahn vorliegt, für den vollen Schaden, und zwar ohne Rücksicht auf einen Höchstbetrag. Ein solcher ist auf Grund von § 462 H.G.B. nur für die bedingungs-

[14]) Vergl. R.G.Entsch. Bd. 101, S. 84.

weise zur Beförderung zugelassenen Gegenstände durch den Tarif eingeführt, zu denen auch die Kostbarkeiten gehören. Was als „Kostbarkeit" anzusehen ist, bleibt nach wie vor Auslegungsfrage.

Die Neuregelung der Kostbarkeitsfrage im neuen internationalen Übereinkommen wurde ferner weder von der neuen *schwedischen* [15]) noch von der neuen *österreichischen* Eisenbahnverkehrsordnung übernommen. In der österreichischen Eisenbahnverkehrsordnung, § 54, 2 b, finden sich unter den *bedingungsweise* zur Beförderung zugelassenen Gegenstände, „Gold und Silber, Platin, Geld, Münzen und Papiere mit Geldwert, auch amtliche Wertzeichen, Dokumente, Edelsteine, echte Perlen, besonders wertvolle Spitzen und besonders wertvolle Stickereien, ferner Kunstgegenstände, wie Gemälde, Bildwerke, Gegenstände aus Erzguss, Kunstaltertümer, sowie *Gegenstände, deren Wert 150 Schilling für 1 kg Rohgewicht übersteigt*". Das sind die Kostbarkeiten der österreichischen Eisenbahnverkehrsordnung, welche nur bedingungsweise zum internen Transport zugelassen sind, d. h. der Tarif bestimmt ihre Beförderungsmöglichkeit.

Für die übrigen Vertragsstaaten vergleiche Anhang.

Der vorhin gemachte Hinweis auf das Datum des Inkrafttretens des I.Ü.G., 1. Oktober 1928, wäre geeignet, den Tatbestand zu verschleiern. Wie wir wissen, stammt das Übereinkommen materiell aus dem Jahre 1923, zu welcher Zeit es beraten und sein Wortlaut, wie er jetzt besteht, festgelegt wurde. Es sind somit seither sieben Jahre ins Land gegangen, eine grössere Zeitspanne als an sich zwischen den Revisionskonferenzen normalerweise liegen soll [16]). Dieses verspätete Inkrafttreten könnte nun unberücksichtigt bleiben, wenn in wirtschaftlicher und politischer Hinsicht sich seit dem Jahre 1923 keine oder nur geringe Änderungen und sich auch für die Beurteilung der Verkehrsfragen selbst, seitdem keine wesentlich neuen Gesichtspunkte ergeben hätten.

Gerade das Gegenteil ist aber der Fall.

In wirtschaftlicher Hinsicht standen die Beratungen unter dem Einfluss des Inflationsgedankens, der heute keine Rolle

---

15) Vergl. Anhang, S. 110 und 108.

16) Vergl. Art. 60 § 1 I.Ü.G. u. Allg. Tarifanzeige 1929, Nr. 30, S. 941 fg.

mehr spielt. In politischer Beziehung waren 1923 die Anschauungen noch zu wenig abgeklärt, um die Beratungen nach rein sachlichen Gesichtspunkten durchzuführen. Heute ist dieser politische Widerstreit, hauptsächlich seit Inkrafttreten des Young-Planes, abgeebbt.

Was bedeutet dies nun für unsere Kostbarkeitsfrage?

Da wir es schon von von der Leyen vernommen haben, dürfen wir es auch gleich vorwegnehmen. Auch u. E. war der Einfluss des Inflationsgedankens mit ein Hauptgrund, dass der Kostbarkeits-Begriff sozusagen mit Stumpf und Stiel aus dem internationalen Übereinkommen ausgemerzt wurde.

Führen wir uns die damalige wirtschaftliche Lage Europas noch einmal kurz vor Augen. Deutschland, Österreich, Ungarn, Polen und andere Staaten standen unmittelbar vor dem finanziellen Zusammenbruch, da sich die Währung von Tag zu Tag verschlechterte. Besonders katastrophal waren die Verhältnisse in Deutschland, wo gegen Ende des Jahres 1923 — zum Teil als Wirkung der Ruhrbesetzung — die Goldmark auf eine Milliarde Papiermark stand. Ganz abgesehen von Österreich, Ungarn und Polen waren auch in Belgien, Frankreich und Italien die Verhältnisse seinerzeit äusserst kritisch. Die Kostbarkeitsgrenze wurde in den meisten Staaten durch besondere Ausführungsbestimmungen zu den betreffenden Gesetzesparagraphen stark erweitert. Besonders schlimm waren die Verhältnisse in Deutschland [17]), wo damals die herrschende Auffassung dahin lautete, dass eine *Preis*steigerung auch eine *Wert*steigerung in sich schliesse. Auf Grund dieser Theorie verwischte die Entwertung ja die Vernichtung des Geldes die Grenze zwischen gewöhnlichem Frachtgut und Kostbarkeiten. Unzählige Gerichtsentscheidungen ergingen und riefen eine eigene Literatur über den Begriff der „Kostbarkeiten" hervor. Die Unklarheit und die Uneinheitlichkeit der Auslegung des Begriffes wurden zur grössten Gefahr der beteiligten Kreise d. h. des Handels- und Verkehrslebens. Obschon die Zahl der Prozesse in bezug auf die Kostbarkeitsfrage in den andern Staaten bedeutend geringer ist, suchten auch da und dort die Eisenbahnen, da sich die Eisenbahndiebstähle immerfort vermehrten,

---

[17]) Vergl. § 8 a) dieser Abhandlung.

Mittel und Wege zu finden, um die Entschädigungsansprüche der Verfrachter von sich abzuwenden. Kurz gesagt, eine Revision schien unerlässlich.

Es handelt sich also bei der Neuregelung grösstenteils um ein Gelegenheits-Gesetz, das sich nur aus der Nachkriegszeitpsychose erklären lässt. Somit ist es auch kein Zufall, dass der Antrag zur Ausmerzung des Begriffes vom Deutschen Reich, von Österreich, Italien, Rumänien und von der von vier grossen Staaten umschlossenen Schweiz unterstützt wurde. Trotzdem glaube ich an Hand dieser Arbeit dargetan zu haben, dass es nicht wünschenswert wäre, wieder zu den alten Bestimmungen zurückzukehren.

Was die Neuregelung anbetrifft, muss ich nochmals hervorheben, dass es scheint, als ob die tatsächlichen Vorteile der Beseitigung des Kostbarkeitsbegriffes überwiegend auf Seiten der Eisenbahn liegen. Muss man auch zugeben, dass in den dem Kriege folgenden Inflationszeiten in allen Ländern — allerdings in unvergleichlich schwächerem Ausmass als in Deutschland während der Jahre 1921 bis 1923 — der Begriff der Kostbarkeiten etwas flüssiger geworden ist, wird man doch anderseits nicht aus dem Auge lassen dürfen, dass im Durchschnitt auch heute noch die Menge und der Wert der Gütersendungen auf der Eisenbahn, die tatsächlich innerhalb des Begriffes der Kostbarkeiten liegen, verschwindend gering ist im Verhältnis zu der Masse und dem Wert der andern Gütersendungen. Man muss somit den Eindruck gewinnen, als ob die an sich erwünschte Ausmerzung einer Minderzahl von schwierigen Entschädigungsfällen das Mittel gebildet hat, die gesamte Entschädigungsfrage zu Ungunsten der Verfrachter zu ändern, denn der als Höchstgrenze vorgesehene Entschädigungsbetrag von Fr. 50.— für 1 kg Rohgewicht ist, wie wir schon darlegten, sehr unzulänglich, um den im Schadenersatzfall zu ersetzenden Wert des Gutes zu decken. Als die weitgehendste und nachteiligste Änderung für die Verfrachter muss jedoch die Neuerung betrachtet werden, dass sich die Eisenbahn auch bei Vorsatz und grober Fahrlässigkeit von einer höheren Entschädigungssumme als Fr. 100.— für 1 kg freizeichnet [18]).

---

[18]) Vergl. unsere diesbezügl. Ausführungen in § 12 dieser Abhandlung, S. 97.

Betrachten wir im Anhang die verschiedenen Regelungen der Kostbarkeitsfrage in den nationalen Eisenbahnverkehrsordnungen, so scheint uns eine Wiedereinfügung der Kostbarkeitsbestimmungen in das I.Ü.G. im Sinne der Kostbarkeitsbestimmungen der österreichischen E.V.O. [19]) das gegebenste.

Das I.Ü.G. sollte wieder zu den alten und bewährten Haftungsbestimmungen zurückkehren. Kostbarkeiten wieder als nur *bedingungsweise* zum Transport zugelassene Gegenstände erklären, jedoch mit der wichtigen alle Auslegungsstreitigkeiten beseitigenden Änderung, dass statt der Worte „und andere Kostbarkeiten" die Worte „Gegenstände deren Wert x Goldfranken übersteigen" gesetzt, der allgemeine und vielumstrittene Begriff „Kostbarkeiten" also beseitigt würde. U. E. wäre es sogar wünschenswert, noch etwas weiter zu gehen als die österreichische E.V.O., und den Begriff „Kostbarkeiten" nicht nur für die nicht namentlich aufgeführten Gegenstände zu beseitigen, sondern die ebenfalls dehnbaren Begriffe, wie besonders wertvolle Stickereien, Kunstgegenstände, Kunstaltertümer usw., ebenfalls wegzulassen.

Jedenfalls erscheint es höchst begehrenswert, bei einer Revisionskonferenz Vertreter der interessierten Kreise, d. h. des Handels und der Industrie, vor allem die Handelskammern, mit beratender Stimme teilnehmen zu lassen.

---

19) Vergl. Anhang, S. 107 fg.

Anhang

Haftungshöchstbetrag-Bestimmungen im internen Güterverkehr in den wichtigsten Vertragsstaaten des I.Ü.G.

Deutschland (Neue Eisenbahn-Verkehrsordnung):

Die neue E.V.O. vom 1. Oktober 1928 hat im § 54 (2) b die alten Bestimmungen für Kostbarkeiten usw. in folgender Fassung beibehalten:

„2. Bedingungsweise sind zur Beförderung zugelassen:

a) Gold und Silber, Platin, Geld, Münzen und Papiere mit Geldwert, auch amtliche Wertzeichen, Dokumente, Edelsteine, echte Perlen, besonders wertvolle Spitzen und besonders wertvolle Stickereien sowie andere Kostbarkeiten, ferner Kunstgegenstände, wie Gemälde, Bildwerke, Gegenstände aus Erzguss, Kunstaltertümer.

Die Beförderungsbedingungen für diese Gegenstände bestimmt der Tarif."

Die Ausführungsbestimmungen II zu § 54 E.V.O. sehen folgende Beförderungsbedingungen für Kostbarkeiten vor: „ II. 1) Gold und Silber, Platin, Geld und Münzen mit Geldwert aus edlen Metallen, Papiere mit Geldwert, auch amtliche Wertzeichen, Dokumente, Edelsteine und echte Perlen, besonders wertvolle Spitzen und besonders wertvolle Stickereien, Waren aus Gold, Silber oder Platin, auch in Verbindung mit Edelsteinen oder echten Perlen, ferner Kunstgegenstände, wie Gemälde, Bildwerke, Gegenstände aus Erzguss und Kunstaltertümer, im Einzelwerte von mehr als 5000 Reichsmark, sowie andere Kostbarkeiten sind, soweit sie vorstehend namentlich aufgeführt sind, unter diesen Namen, soweit sie nicht genannt sind, unter ihrer tarifischen oder handelsüblichen Benennung mit dem Zusatz „Kostbarkeit" zu § 86 (3) unter Angabe des Wertes im Frachtbrief in der Spalte „Inhalt" zu bezeichnen. Bei Kunstgegenständen im Einzelwert von mehr als 5000 Reichsmark muss die Inhaltsangabe lauten: „Kunstgegenstände im Einzelwert von mehr als 5000 Reichsmark." 2) Die unter 1) genannten Gegenstände werden nur als Eilgut oder als beschleunigtes Eilgut zur Beförderung angenommen und dürfen nicht bahnlagernd bestellt werden. Wenn die Gegenstände nicht in einer unbedingt sicheren, den Vorschriften des § 62 in jeder Hinsicht entsprechenden Verpackung aufgegeben werden, muss der Absender, wenn nicht die Annahme des Gutes abgelehnt wird, das Fehlen oder die Mängel der Verpackung gemäss § 62 (2) anerkennen; bei Aufgabe als Eilgut darf das einzelne Stück nicht weniger als 20 kg und bei Aufgabe als beschleunigtes Eilgut nicht weniger als 10 kg wiegen.

Für die Annahme der in den Anlagen c und II verzeichneten Gegenstände als Eilgut oder als beschleunigtes Eilgut gelten die Bestimmungen dieser Anlagen. 3) Die unter 1) genannten Gegenstände können auch mit andern Gütern zusammen gepackt aufgegeben werden. In diesem Falle sind für die ganze Sendung die vorstehend unter 2) genannten Bestimmungen anzuwenden.

Für Umzugsgut bestehen besondere Bestimmungen. Ebenso für die Beförderung in besonderem Abteil eines Personenwagens.

§ 85 E.V.O. sieht eine Berechnung der Entschädigung nach dem Börsenpreis oder Marktpreis oder dem gemeinen Handelswert oder gemeinen Wert vor, sieht also im Gegensatz zum I.Ü.G. von der Festsetzung eines Höchstbetrages ab. Bei grober Fahrlässigkeit usw. ist der volle Schaden zu ersetzen. (Vergl. § 91 E.V.O.) Werden bedingungsweise zugelassene Güter usw. unter unrichtiger

Bezeichnung aufgegeben, so haftet die Eisenbahn grundsätzlich nicht; jedoch tritt eine Haftung dann ein, wenn der Berechtigte nachweist, dass der Schaden aus den besonderen Gefahrenursachen, die die Haftung der Eisenbahn ausschliessen (§ 83, 1) im vorliegenden Falle nicht entstehen konnte (§ 83, 2) oder dass der Schaden auf ein Verschulden der Eisenbahn zurückzuführen ist (§ 83, 3).

Nach § 86 (3) kann ferner die Eisenbahn die bei Verlust usw. von Gegenständen des § 54 (2) b zu leistende Entschädigung im Tarif auf einen Höchstbetrag beschränken. Im Falle grober Fahrlässigkeit usw. ist auch bei Kostbarkeiten der volle Schaden zu ersetzen. Vergl. § 91.

Nach der Ausführungsbestimmung II zu § 86 der neuen E.V.O. wird für die in der Ausführungsbestimmung II zu § 54 (2) genannten Kunstgegenstände bei Verlust, Minderung oder Beschädigung keine höhere Entschädigung als 5000 Reichsmark für den einzelnen Gegenstand und für die übrigen im § 54 (2) b genannten Gegenstände keine höhere Entschädigung als 150 Reichsmark für 1 kg Reingewicht des unverpackten Gegenstandes (sogenannte innere Verpackung gilt nicht als Ware) geleistet.

Oesterreich (Neue Eisenbahn-Verkehrsordnung):

Der erste Entwurf der österreichischen Verkehrsordnung hatte ursprünglich bezüglich der Haftungsbestimmungen die Regelung des I.Ü.G. übernommen und bestimmt, dass die Eisenbahn nicht mehr als 70.— S. für jedes fehlende Kilogramm des Rohgewichtes zu bezahlen habe.

Die **neue österreichische E.V.O.** hat sich auch hinsichtlich der Kostbarkeiten den Bestimmungen der deutschen E.V.O. im wesentlichen angepasst. Jedoch besteht die wichtige Abweichung, dass die Fassung „und andere Kostbarkeiten" ersetzt wurde durch den Wortlaut „Gegenstände, deren nach § 85 (1) zu berechnender Wert 150.— S. für 1 kg Rohgewicht übersteigt" (§ 54 (2) b). Der allgemeine Begriff „Kostbarkeiten" ist also beseitigt worden. Es fallen vielmehr unter die bedingungsweise zugelassenen Gegenstände ausser den namentlich aufgezählten Gegenständen (Gold und Silber, Platin, Geld, Münzen und Papiere mit Geldwert, amtliche Wertzeichen, Dokumente, Edelsteine, echte Perlen, besonders wertvolle Spitzen und besonders wertvolle Stickereien, ferner Kunstgegenstände, wie Gemälde, Bildwerke, Gegenstände aus Erzguss, Kunstaltertümer) sowie Gegenstände, deren Wert 150 S. für 1 kg Rohgewicht übersteigt. Nach der Ausführungsbestimmung III zu § 54 (2) b der österreichischen E.V.O. hat der Absender bei Gegenständen der letzterwähnten Art im Frachtbrief der tarifischen oder handelsüblichen Benennung den Zusatz beizufügen „Wert mehr als 150 S. für 1 kg Rohgewicht". Diese Gegenstände können im Gegensatz zu den Kostbarkeiten der deutschen E.V.O. nicht nur als Eilgut oder beschleunigtes Eilgut, sondern auch als Frachtgut angenommen werden, dürfen aber bei der Aufgabe als Fracht oder Eilgut nicht weniger als 20 kg, bei Aufgabe als beschleunigtes Eilgut nicht weniger als 10 kg Stückgewicht haben. Im übrigen stimmt die Ausführungsbestimmung mit der Ausführungsbestimmung II zu § 54 der deutschen E.V.O. im allgemeinen überein.

Auch nach der österreichischen E.V.O. § 86 (3) ist die Eisenbahn berechtigt, die bei Verlust usw. von Gegenständen des § 54 (2) b zu leistende Entschädigung auf einen Höchstbetrag zu beschränken. Nach der Ausführungsbestimmung II zu § 86 (3) wird bei Verlust usw. dieser Gegenstände keine höhere Entschädigung als 150 S. für 1 kg Reingewicht des unverpackten Gegenstandes geleistet.

(Die Regelung des § 54 (2) b und die Ausführungsbestimmungen hierzu sprechen dagegen von Rohgewicht.)

Ungarn (Eisenbahn-Betriebsreglement):

Kostbarkeiten, Kunstgegenstände und andere besonders hochwertige Güter sind unter den im § 86 des ungarischen E.B.R. als bedingungsweise zur Beförderung zugelassene Güter nicht angeführt; infolgedessen bestehen hierfür auch keine besonderen Beförderungsbestimmungen. Diese Güter sind also auf

den ungarischen Eisenbahnen gleich anderen Gütern abzufertigen. Gleichwohl enthält der Tarif (Ungarischer Eisenbahn-Gütertarif, Teil 1 Abt. b, vom 1. VII. 1926, Abschnitt XVI) noch besondere Bestimmungen für Kostbarkeiten usw. Zu den Kostbarkeiten sind hier u. a. auch gerechnet: Straussenfedern, Felle von bestimmten Tieren (Bären, Tiger usw.) zum Zimmerschmuck, Pelzwerk aus bestimmten Fellen (Nerz, Zobel, Persianer usw.), ganzseidene Möbelstoffe, gemusterte, Ganzseidensamte, Ganzseidentülle, Teppiche aus Ganzseide, Waren aus Ganzseidentüllen und Ganzseidenplüschen, Rosenöl und Rosenessenz.

Die Fracht wird bei Auflieferung als Eilgut auf Grund der um 50 % erhöhten Frachtsätze der Eilgutklasse A, bei Auflieferung als Frachtstückgut auf Grund der um 50 % erhöhten Frachtsätze der Frachtstückgutklasse I, bei Auflieferung als Wagenladungs-Frachtgut auf Grund der um 50 % erhöhten Frachtsätze der Wagenladung-Frachtgutklasse I berechnet, wobei der Frachtberechnung als Mindestgewicht 50 kg zugrunde gelegt werden. Bei Beförderung mit Schnellzug wird die laut obiger Bestimmung entfallende Fracht für die ganze Frachtstrecke um 50 % erhöht erhoben, auch dann, wenn die Beförderung mit dem Schnellzug nur auf einem Teil der Frachtstrecke erfolgt.

Finden sich in einer Sendung von Umzugsgut bezw. Heiratsgut auch Edelmetalle, Kostbarkeiten, Kunstgegenstände usw., so wird auf Grund besonderer Bedingungen eine besondere Frachtart mit begünstigter Frachtberechnung angewendet.

Nach § 100 des ungarischen E.B.R. wird die Entschädigung bei Verlust usw. allgemein nach dem Börsenpreis usw. berechnet. Die Entschädigung darf jedoch den Betrag von 70 Pengö für je 1 kg Bruttogewicht nicht übersteigen. Bei grober Fahrlässigkeit ist der Schaden bis zum Doppelten dieses Höchstbetrages zu ersetzen. Vergl. § 102 E.B.R.

Dänemark:

Für Kostbarkeiten gelten u. a. folgende besondere Bedingungen (Vergl. Tarifgesetz vom 13. V. 1911 § 20, und Reglementarische Bestimmungen vom 20. II. 1929 § 28 Ziff. 3 und Anlage A vom 20. II. 1929 Abschnitt B. VII.):

1. Goldbarren, Platin, Geld und Münzen aus edeln Metallen, Wertpapiere; Dokumente, Edelsteine, echte Perlen.

a) Aufgabe nur als Eilgut in Wagenladungen;

b) Verpackung in stark verschnürten und versiegelten Kisten, Fässern oder dergl. von 25 kg Mindestgewicht. Geld wird auch in starken Säcken verpackt angenommen, wenn der Absender die in § 54 des Tarifgesetzes vorgeschriebenen Bedingungen für den Versand mangelhaft verpackter Güter erfüllt.

c) Beförderung in gedeckten Wagen, in denen andere Güter nicht befördert werden dürfen und in von der Eisenbahn bestimmten Zügen, muss ein Begleiter beigegeben werden;

d) Ein- und Ausladung besorgen Absender und Empfänger;

e) Beförderung in Sonderzügen nach Vereinbarung zwischen dem Versender und der Eisenbahn.

2. Pretiosen und andere Kostbarkeiten, insbesondere Gegenstände aus Gold, Silber oder Platin, auch in Verbindung mit Edelsteinen oder echten Perlen, neue oder gebrauchte, sowie Silberbarren, besonders wertvolle Spitzen und besonders wertvolle Stickereien, besonders wertvolles Pelzwerk und dergl., Geld und Münzen aus unedeln Metallen, ferner Kunstgegenstände, z. B. Malereien, Skulpturen, Bronzen und Antiquitäten:

a) Die Gegenstände müssen im Frachtbrief als Pretiosen usw. besonders bezeichnet sein;

b) Der Höchstbetrag der etwa zu zahlenden Erstattung muss im Frachtbrief in der Spalte „Inhalt“ angegeben sein;

c) Pretiosen und andere Kostbarkeiten, für die der Wert oder das Interesse an der Lieferung mit mehr als 500 Kr. angegeben ist, sowie Kunstgegenstände, für die der Wert oder das Interesse an der Lieferung mit mehr als 5000 Kr. angegeben ist, werden nur als Eilgut in Wagenladungen zur Beförderung angenommen; sie sind in stark verschnürte oder versiegelte Fässer

oder Kisten von 25 kg Mindestgewicht zu verpacken, sofern nicht auf Grund der Beschaffenheit der Versendung von einer Verpackung abgesehen werden kann;

d) Im übrigen gelten die Bestimmungen unter 1. c) bis e).

Bei Verlust wird der gemeine Handelswert oder der gemeine Wert ersetzt (vergleiche jedoch oben).

Werden die vorgenannten Güter mit unrichtiger oder ungenauer Inhaltsangabe aufgeliefert oder lässt der Absender die vorgeschriebenen Bedingungen für ihre Beförderung ausser acht, so entfällt jede Haftpflicht der Eisenbahn.

Schweden (Eisenbahn-Verkehrsordnung):

Für Kostbarkeiten usw. gelten die folgenden Beförderungsbedingungen (vergl. Anlage A zur neuen E.V.O., Abt. A):

1. Gold- und Silberbarren, Platin, Geld und Münzen aus Edelmetall, Wertpapiere, Dokumente, Edelsteine und echte Perlen werden nur als Eilgut befördert. Es gelten folgende Bedingungen:

Die Gegenstände sollen sorgfältig in feste, sicher verschlossene und versiegelte Fässer oder Kasten verpackt sein. Jedes Frachtstück soll wenigstens 25 kg wiegen. Silberbarren werden jedoch auch zur Beförderung angenommen, wenn sie in Säcke verpackt sind, falls der Absender im Frachtbrief erklärt, dass die Emballage unzureichend ist. Bei einer solchen Erklärung werden auch geprägte Münzen in Beuteln von starkem Stoffe verpackt zur Beförderung angenommen.

2. Geld und Münzen aus unedeln Metallen, Kunstgegenstände, wie Gemälde, Statuen, Bronzen und Antiquitäten, sowie Pretiosen und andere Kostbarkeiten, besonders neue oder gebrauchte Gegenstände aus Gold, Silber oder Platin, auch wenn sie mit Edelmetallen und echten Perlen besetzt sind, müssen deutlich im Frachtbriefe als solche angegeben werden.

3. Der Eisenbahn steht es jedoch frei, unter gewissen Umständen besondere Vereinbarungen über die Art und die Bedingungen der Beförderung der in den Absätzen I und II angegebenen Gegenstände zu treffen.

Nach dem neuen Tarif ist die Fracht für die erwähnten Kostbarkeiten mit dem betreffenden verdoppelten Eilguttarif zu belegen.

Bei Verlust ist, sofern der Wert der Ware 500 Kr. nicht übersteigt, die Entschädigung nach dem allgemeinen Handelswert des Gutes zu erlegen oder, in Ermangelung desselben, nach dem Werte, das ein Gut derselben Art und Beschaffenheit am Absendungsort zur Zeit des Empfanges des Gutes zur Beförderung hatte. Vergl. E.V.O. § 85. Für Gegenstände von höherem Wert haftet die Eisenbahn nur mit einem Gesamtbetrag von 500 Kr. per Sendung.

Norwegen:

Gold- und Silberwaren, Geld und Münzen aus edeln oder unedeln Metallen, Wertpapiere, Dokumente und ähnliches werden nur als Eilgut und nur in festverschlossenen Kisten oder Fässern von mindestens 20 kg Bruttogewicht zur Beförderung angenommen. Für Versendungen, deren Wert 1000 Kr. übersteigt, wird ein besonderer verschlossener Wagen verwendet. Die Fracht wird für mindestens 5000 kg berechnet. Vergl. Gütertarif vom 15. X. 1927 § 26.

Niederlande:

Für Kostbarkeiten gelten folgende besondere Bestimmungen:

1. Als Geld und Geldwerte werden angesehen: gemünztes Geld, Gold, Silber, Platin, Edelsteine, Perlen, Juwelen, Pretiosen, Spitzen, Banknoten, Effekten, Coupons oder andere Wertpapiere.

2. Als Geld oder Geldwerte können auch alle Güter, deren Wert 50 Gulden übersteigt oder wofür das Interesse an der Lieferung mit mehr als 50 Gulden für das kg Rohgewicht angegeben ist.

Solche Sendungen (Geld und Geldwerte) werden ausschliesslich als Bestellgut befördert. Die Beförderung als Eil- oder Frachtgut ist nicht zugelassen.

Soweit die Tarife Vorschriften über die Verpackung von Geld und Geldwerten enthalten, findet die Annahme zur Beförderung nur statt, wenn diese Vorschriften eingehalten sind. Metalle in Barren bedürfen keiner Verpackung, müssen jedoch mit einem deutlichen Zeichen versehen sein.

Schadenersatz bei Verlust oder Beschädigung kann höher als 25 Gulden für das kg Rohgewicht beansprucht werden, wenn das Interesse der Lieferung angegeben wurde. Vergl. Art. 81, 83 und 86 E.V.O.

Der Frachtberechnung wird das 2½fache Gewicht der Sendung zugrunde gelegt, wenn nicht eine Berechnung nach dem wirklichen Gewicht, das jedoch mindestens 5000 kg betragen muss, für den verwendeten Wagen billiger zu stehen kommt. Die Mindestfracht beträgt ein Gulden.

Schweiz:

Nach dem Transportreglement vom 1. I. 1894 § 58 (1) und Anlage 5 sind Kostbarkeiten nur bedingungsweise zur Beförderung zugelassene Gegenstände. Die Bedingungen lauten:

a) für Gold- und Silberbarren, Platin, Geld, geldwerte Münzen und Papiere, Dokumente, Edelsteine, echte Perlen, Pretiosen und andere Kostbarkeiten gelten:

1. Aufgabe nur als Eilgut.

2. Feste Verpackung in Fässern oder Kisten, die nicht unter 25 kg wiegen dürfen. Die Frachtstücke müssen versiegelt sein, das Siegel ist im Frachtbrief abzudrücken.

3. Sendungen von mehr als 1000 kg Gewicht oder im Werte von 500 000 Fr. und mehr werden in besonderen Wagen befördert. Hier wird eine Versiegelung für Kisten und Fässer nicht verlangt. Die Verpackung in Säcken ist gestattet. Die Säcke dürfen keine Naht aufweisen oder müssen ausschliesslich von innen genäht, versiegelt oder plombiert sein. Für jeden Wagen ist ein Begleiter zur Überwachung beizugeben. Ein- und Ausladen besorgen Absender und Empfänger.

b) Für Kunstgegenstände, wie Gemälde, Statuen, Gegenstände aus Erzguss, Antiquitäten, gelten folgende Bestimmungen:

1. Die Gegenstände müssen im Frachtbrief ausdrücklich als Kunstgegenstände bezeichnet sein.

2. Der Wert muss im Frachtbrief in der Spalte „Inhalt" angegeben sein. Der angegebene Wert bildet den Höchstbetrag der Entschädigung.

3. Kunstgegenstände, deren Wert oder Lieferwert mit mehr als 3000 Fr. für 100 kg angegeben ist, werden nur als Eilgut zur Beförderung angenommen. Für die unter a) aufgezählten Gegenstände (Gold- und Silberbarren usw.) beträgt die Fracht nach dem im Frachtbrief anzugebenden Wert 0,7 Centime für je Fr. 1000.— und 1 Tarifkilometer, und für 500 000 Fr. übersteigend je 0,5 Rp. Dieselbe wird zum mindesten für 500 Fr. berechnet, für den darüber hinausgehenden Betrag wird sie mit Fr. 500.— steigend so berechnet, dass angefangene 500 Fr. für voll gelten. Stellt sich indes die nach dem Gewicht berechnete Eilgutfracht höher, so wird diese berechnet.

Für die unter b) aufgezählten Gegenstände (Kunstgegenstände) wird die Fracht wie für gewöhnliches Eil- oder Frachtgut berechnet.

Als Entschädigung bei Verlust usw. wird allgemein der gemeine Handelswert oder der gemeine Wert festgesetzt. Vergl. Transportreglement § 89. Eine Beschränkung der Haftung für Kostbarkeiten, deren Wert im Frachtbrief deklariert ist, besteht nicht.

Frankreich:

Hier wird die Fracht für Kostbarkeiten, Kunstgegenstände usw. nach einem reinen Werttarif berechnet. Er umfasst alle Gegenstände, deren Wert 1000 Frs. übersteigen. Eine Beschränkung in der Höhe der Haftung der Kostbarkeiten besteht nicht.

Belgien:

Wertgegenstände, Kunstgegenstände und Kostbarkeiten unterliegen besonderen Bedingungen. Ausser den namentlich bezeichneten Gegenständen umfassen die Bedingungen auch solche Gegenstände, deren Wert 2000 belgische Frs. für 1 kg überschreitet. Bei allen diesen Gegenständen ist der Wert im Frachtbrief anzugeben, die Angabe darf den wirklichen Wert nicht übersteigen. Die Fracht wird für das Gewicht zu den Expressgutsätzen, bei Gegenständen, die wegen ihres Umfanges im Packwagen der Personenzüge nicht befördert werden können, wird die Fracht nach den Eilgutsätzen berechnet. Hierzu kommt aber eine Zusatzfracht, die verschieden ist für Statuen, Gemälde, Kunstbronzen, Antiquitäten und allgemeine Kunstgegenstände einerseits und für andere Güter anderseits. Bei Verlust wird im allgemeinen der gemeine Handelswert, bei den Wertgegenständen dagegen der angegebene Wert ersetzt. Vergl. Reglement Art. 33 und 53.

Italien:

Für bestimmte Güter ist die Wertangabe vorgesehen. Die Fracht für bestimmte im Tarif namentlich aufgeführte Kunstgegenstände und Kostbarkeiten wird nach einem Werttarif berechnet. Es besteht ein bestimmter Einsatz für je 1000 Lire Wertangabe. Der Tarif enthält keine Bestimmung, wonach Gegenstände von einem bestimmten Werte an tarifmässig als Kostbarkeiten anzusehen wären. Bei Verlust wird als Entschädigung im allgemeinen der gemeine Wert des Gutes ersetzt, die Entschädigung darf aber 500 Lire für das kg Rohgewicht nicht übersteigen. Für gewisse Gegenstände, Reisebedarf in Koffern usw., Dokumente, Mustersammlungen usw., wird ein fester Betrag von 50 Lire für 1 kg ersetzt, dies auch im Güterverkehr. Für Gegenstände, bei denen im Tarif die Angabe des Wertes vorgeschrieben ist, wird, gleichviel welche Beförderungsart in Frage kommt, der angegebene Wert des Gutes ersetzt. Bei teilweisem Verlust der entsprechende Minderwert des Gutes.

Polen:

Hier bestehen für Kostbarkeiten keine besonderen Bedingungen. Die Haftung ist also dieselbe wie gegenwärtig im I.Ü.G. Der Höchstbetrag der Haftung beträgt 86 Zloty für 1 kg.